

(別紙)

(別紙1) プログラムごとの脆弱性評価結果

1. 大規模自然災害が発生したときでも人命の保護が最大限図られる

1-1) 大都市での建物・交通施設等の複合的・大規模倒壊や住宅密集地における火災による死傷者の発生

- 住宅等の耐震化について、経済的負担面、老朽化マンションの建替え促進も考慮して推進していく必要がある。また、都立学校における学校施設の耐震化率は100%と進捗が顕著に見られるが、非構造部材及び都立学校以外の学校の耐震化も継続して推進していくことが重要である。
(都、国/教育・文化、まちづくり)
- 交通施設及び沿道建築物の複合的な倒壊を避けるため、これらの耐震化を促進する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 震災時の鉄道被害を最小限に抑えるため、主要な鉄道駅や高架橋・トンネル等の鉄道施設の耐震化を進める必要がある。また、大規模災害時の救助活動の生命線であり、復興の大動脈となる緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化について、迅速な取組を推進する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 震災時の火災予防・被害軽減のため、木造住宅密集地域（整備地域）において、市街地の不燃化や、延焼遮断等に有効な主要な都市計画道路の整備を行うなど、様々な施策を講じ、燃え広がらない・燃えないまちづくりを推進する必要がある。また、円滑な消防活動のため、防火水槽及び深井戸の整備や河川水を消火用水として活用できるように水際へのアクセス性を改善するなど、消防水利の整備を促進することも必要である。
(都、国/行政機能、まちづくり)
- 救出救助活動等の不足が懸念されるため、引き続き、活動の拠点及び避難場所となる都立公園等のオープンスペースの確保や、実災害を想定した各種訓練の反復実施・検証による対処計画等の充実化など、ハード面及びソフト面からの様々な対策が必要である。
(都、国/行政機能、まちづくり)
- 避難場所や大規模救出救助活動拠点等となる都立公園に、非常用発電設備等の防災関連施設を整備することで、避難者の安全確保や救出救助部隊の活動支援のための防災機能を強化していく必要がある。
(都/行政機能、まちづくり)
- 地域一丸となった災害対応体制を構築するには、自助、共助を促す取組が重要である。まず、被災者が安全に避難する対策として、家具類の転倒・落下・移動防止対策により室内における避難路の確保や出火防止などの対策を推進する必要がある。さらに、消防団の人員確保や消防団装備・訓練の充実強化が必要であり、加えて自主防災組織等の充実強化に目を向け、地域全体の協力体制を推進していく必要がある。
(都、消防関連機関/行政機能、教育・文化)
- 都が認定する「東京防災隣組」の活用等により、地域住民による自助・共助の取組を促進し、地域の防災力を向上する必要がある。
(都/行政機能)

(重要業績指標)

- ・都営住宅の耐震化率 約77% (H25)
- ・都立学校体育館非構造部材の耐震化率 44% (H26)
- ・私立学校施設の耐震化率 89.9% (H26)
- ・区市町村立学校施設の耐震化率 99.7% (H26)
- ・鉄道施設の耐震化率 約90% (H25)
- ・橋梁の耐震補強完了率(国管理) 79% (H24)
- ・緊急輸送道路等の耐震化橋梁数(都管理) 全411橋のうち329橋 (H25)
- ・特定緊急輸送道路沿道建築物の対象建築物約5,000棟のうち耐震診断に着手 87% (H26.10)
- ・住生活基本計画(全国計画)における地震時等に著しく危険な密集市街地の解消面積 0ha (H23)
- ・特定整備路線整備区間数・延長(平成32年度までに28区間、約25kmを整備) 100%事業着手 (H26)
- ・今後10年間(H27~36)で新規に開園する都立公園面積(170ha) 既開園面積2,006ha (H26)
- ・防災上位置付けのある都立公園の機能強化(全61公園) 11公園基本計画済み (H26)
- ・平成32年度までに優先的に整備する都市計画公園・緑地(433ha)の整備着手面積 253ha (H25)
- ・「警視庁本部救出救助部隊」救出救助用資器(機)材の導入率 20% (H26)
- ・家具類の転倒・落下・移動防止対策実施率 56.1% (H26)
- ・防火水槽用鉄蓋(親子蓋)の計画数(757基)に対する整備率 55.7% (H25)
- ・公立学校での総合防災教育実施率 92.4% (H25)
- ・防災訓練参加人員(平成36年度までに累計2,000万人を目標) 142万人 (H25)
- ・救命講習受講者数(平成28年度まで昼間人口の20%である224万人を目標) 197.8万人 (H26)
- ・東京防災隣組の認定団体数 182団体 (H26)

1-2)不特定多数が集まる施設の倒壊・火災

- 建築物の耐震化について、経済的負担を考慮しながらも着実に推進していく必要がある。特に、行政施設、医療施設、社会福祉施設等については、防災上重要な建物でもあることから、速やかに耐震化していく必要がある。
(都/行政機能、健康・医療・福祉、まちづくり)
- 様々な災害に対応するため、災害対応機関等の装備資器材及び活動部隊を充実させるとともに、各種訓練等による災害対応能力及び連携能力を向上させる必要がある。
(都、国/行政機能)

(重要業績指標)

- ・社会福祉施設等の耐震化率 85.3% (H25)
- ・災害拠点病院の耐震化率 89% (H26)
- ・病院経営本部所有の防災上重要な公共建築物の耐震化率 98.6% (H25)
- ・「警視庁 本部救出救助部隊」救出救助用資器(機)材の導入率 20% (H26)

1-3)広域にわたる大規模津波等による多数の死者の発生

- 低地帯及び沿岸部においては、これまでも防潮堤・堤防・水門等の河川施設及び海岸保全施設の整備並びに耐震対策を行ってきたが、東日本大震災を踏まえ、想定される最大級の地震に対応した更なる取組が求められている。
東部低地帯における河川施設については、想定される最大級の地震が発生した場合においても、各河川施設の機能を保持し、津波等による浸水を防止するため、堤防や全水門等の耐震・耐水対策を推進する必要がある。
東京港沿岸部における海岸保全施設については、平成24年12月に策定した東京港海岸保全施設整備計画に基づき、最大級の地震に伴い発生する津波及び高潮による浸水を防ぐため、防潮堤及び内部護岸の耐震対策のほか、水門及び排水機場の耐震・耐水対策等を推進する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 伊勢湾台風級の高潮に備え、防潮堤や護岸等の高潮防御施設の整備を推進する必要がある。また、隅田川等の主要河川については、大地震に対する安全性等の向上を図るため、スーパー堤防及び緩傾斜型堤防の整備を推進する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 下水道管内への津波や高潮などの逆流を防ぐ高潮防潮扉の遠方制御の自動化など、低地帯や沿岸部における地震・津波、高潮対策を推進する必要がある。
(都/まちづくり)
- 島しょ地域において、発生頻度の高い津波高に対して施設及び背後地盤高が確保されていない海岸があるため、堤防のかさ上げ等の対策が必要である。
(都/まちづくり)
- 平成25年に行われた東京都防災会議では、島しょ地域において、南海トラフ巨大地震等により、巨大な津波が襲来するとの想定が報告されている。このことから、津波到達までの時間が短く、港の利用者が高所などへ避難できない港においては、津波避難施設を整備する必要がある。
(都/まちづくり)
- 津波・高潮等から背後地を防護し、広域にわたる浸水被害及び多数の死者の発生を防止・軽減するため、また、海岸保全施設の操作従事者の安全確保を最優先するため、陸こうの削減及び遠隔制御システムの導入を図り、防災機能強化及び効果的な管理運用を推進する必要がある。
(都/まちづくり)
- 海上公園においては、大規模救出・救助活動拠点等として機能するよう出入口や園路の整備等防災機能の強化を図る。また、来園者向けに海拔表示板や避難サインの設置等により、発災時だけでなく平常時より防災意識を高めていく必要がある。
(都/まちづくり)
- 大震災発生時に都民が安全に避難場所等に避難するためには、自助及び共助の意識を高く持ち、日頃から大震災に備える地震対策を充実させることが必要であるが、そのための地域社会の交流や連携等について創意工夫ある取組が課題となっており、地域版パートナーシップを活用した防災訓練、研修会等の機会を通じ、住民の津波に対する防災意識の醸成を図る必要がある。
(都/行政機能)
- 行政機関内の情報連絡体制を確保するため、全国瞬時警報システム(J-ALERT)及び緊急情報ネットワークシステム(Em-Net)から送信された緊急事態に係る情報を利用できる体制を整備する必要がある。
(都/行政機能、情報通信)

(重要業績指標)

- ・東部低地帯の河川施設整備計画における耐震・耐水対策の整備率 堤防3%、水門等5%(H25)
- ・島しょ地域の港湾・漁港における津波避難施設の整備数 全9港のうち0港(H25)
- ・陸こうの削減数及び遠隔制御システムの導入数(目標30箇所) 11箇所(H25)
- ・東京港海岸保全施設整備計画における耐震・耐水対策の整備率 10%(防潮堤)、0%(水門)(H25)
- ・海上公園整備箇所数 0%(H26)、50%(海拔表示板)(H26)
- ・下水道管の高潮防潮扉の自動化完了施設数 14(H25)

1-4)異常気象等による広域かつ長期的な市街地等の浸水

- 地下街は地下鉄、隣接ビル、地下通路など多数の施設と連結しており、浸水リスクのある出入り口の把握や、浸水後の避難経路の検討など、管理者独自の浸水計画では不十分な点が多く、管理者が連携した取組が不可欠なことから、施設間の連携を強化した既存計画の拡充や想定外のハザードを視野に入れた浸水対策計画の充実を図る必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 東部低地帯の河川施設については、想定される最大級の地震が発生した場合においても、各施設の機能を保持し、津波等による浸水を防止するため、堤防や全水門等の耐震・耐水対策を推進する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 東京港沿岸部における海岸保全施設については、平成24年12月に策定した東京港海岸保全施設整備計画に基づき、最大級の地震に伴い発生する津波及び高潮による浸水を防ぐため、防潮堤及び内部護岸の耐震対策のほか、水門及び排水機場の耐震・耐水対策等を推進する必要がある。
(都/まちづくり)
- 津波・高潮等から背後地を防護し、広域にわたる浸水被害及び多数の死者の発生を防止・軽減するため、また、海岸保全施設の操作従事者の安全確保を最優先するため、陸こうの削減、遠隔制御システムの導入を図り、防災機能強化と効果的な管理運用を推進する必要がある。
(都/まちづくり)
- 伊勢湾台風級の高潮に備え、防潮堤や護岸等の高潮防御施設の整備を推進する必要がある。また、隅田川等の主要河川については、大地震に対する安全性等の向上を図るため、スーパー堤防及び緩傾斜型堤防の整備を推進する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 荒川及び隅田川に囲まれた地盤の低い江東三角地帯を大地震による護岸損壊に伴う水害から守るため、江東内部河川のうち、地盤が特に低い東側地域では、水門等で河川を閉め切り平常水位を低下させる水位低下方式による整備を推進し河川環境にも配慮した河道整備を行い、地盤が比較的高い西側地域の河川では、既存護岸の耐震補強を行う必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 時間50ミリ降雨に対応した治水安全度を向上させるとともに、「東京都豪雨対策基本方針（改定）」において、区部は時間75ミリ、多摩部は時間65ミリに目標を設定したことを受け、地域の特性に合わせた取組を明らかにした「流域別豪雨対策計画」を定め、河川及び下水道の整備、流域対策やまちづくり対策などを推進する必要がある。
(都/まちづくり)
- 時間50ミリを超えるような局地的集中豪雨により、一部の地域で浸水被害が発生している。また、近年、都市機能の高度化に伴い、地下街などの地下空間が増加し、水害に対する脆弱性が高まっている。降雨特性や、浸水被害の発生状況等を踏まえて下水道の整備水準のレベルアップに基づく下水道幹線等の施設整備を行うなど新たな対策を進め、水害対策の強化を図る必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 人口と経済が集中している首都圏では、大規模水害による被害が広範囲に及ぶとともに、水害による被害額は際だって大きくなることから、首都圏の高潮及び洪水被害を軽減する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 河川では、護岸等を整備するとともに、調節池等の施設を完成させ、都内全域の調節池貯留量を拡大するなどして、浸水被害を軽減する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 下水道から河川への放流量の段階的増量や広域調節池と下水道幹線の接続等、河川と下水道の連携策を推進する必要がある。
(都/まちづくり)
- 河川水位、雨量情報の提供、洪水予報等の防災情報の発信、浸水予想区域図の作成、公表等の避難に役立つ情報の充実をより一層図る必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 異常気象等により利根川の堤防が決壊した場合、東京に大きな被害をもたらす。そこで、洪水調節、流水の正常な機能の維持等を目的とした八ッ場ダムを整備するとともに、築堤や堤防の強化対策を進め、河川の適正な利用を図る必要がある。
(国/まちづくり)
- 河川や海岸保全施設の整備に当たっては、自然との共生及び環境との調和に配慮する必要がある。
(都、国/まちづくり)

(重要業績指標)

- ・ 東部低地帯河川施設整備計画における耐震・耐水対策の整備率 堤防3%、水門等5%(H25)
- ・ 東京港海岸保全施設整備計画における耐震・耐水対策の整備率 10%(防潮堤)、0%(水門)(H25)
- ・ 陸こうの削減数及び遠隔制御システムの導入数 11箇所(H25)
- ・ 東京港海岸保全施設整備計画における耐震・耐水対策の整備率 10%(防潮堤)、0%(水門)(H25)

- ・江東内部河川における護岸の整備率 西側地域 74%、東側地域 71% (H25)
- ・時間50ミリ降雨対応の治水安全度達成率 77% (H25)
- ・洪水予報河川、水位周知河川指定流域数 (H36までに10流域) 7流域 (H25)
- ・下水道施設整備水準のレベルアップ (平成26年度現在)
 - 75ミリ対策地区 4地区
 - 50ミリ拡充対策地区 6地区
 - 地下街対策地区 9地区 (4地区完了)
- ・ハッ場ダム本体建設工事起工 (H27. 2)

1-5)大規模な火山噴火・土砂災害(深層崩壊)等による多数の死傷者の発生のみならず、後年度にわたり国土の脆弱性が高まる事態

- 火山はすべて島火山であり、噴火時から短時間で居住地域等に達する影響が及ぶことから、観測体制の強化等により、噴火兆候の早期把握を行った上で、関係者間の連絡・連携体制を強化する必要がある。また、離島でもあることから、迅速な避難を実施するため、あらかじめ、関係機関等での検討を通じて、避難計画等を策定していく必要がある。
(都/行政機能)
- 富士山噴火による降灰被害は、都県をまたぐ広域範囲に及ぶため、国の検討状況を踏まえ、火山灰による被害を軽減する対策を検討する必要がある。
(都/行政機能)
- 土石流やがけ崩れの危険性が高い箇所や過去に災害が発生した箇所において、砂防えん堤や法枠工などの砂防施設の整備を推進する必要がある。この内、土砂災害特別警戒区域内の避難所や病院等のうち移転等が困難な施設においては、施設の状況に応じて土砂災害対策施設の整備を優先的に推進する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 火山被害が想定される島しょ地域においては、「火山砂防事業」として、土石流を対象とした堆積工などのハード対策や、監視観測機器の整備等のソフト対策を行っていく必要がある。
(都/行政機能、まちづくり)
- 土砂災害に対して、区市町村と連携し、危険な箇所を住民に周知するとともに、警戒避難体制の確立に向け、土砂災害防止法に基づく基礎調査結果の公表や土砂災害警戒区域等の指定を推進していく必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 火山噴火や土砂災害等により、道路が寸断され、迅速な避難等ができなくなる可能性がある。多摩山間・島しょ地域において、線形改良や代替路など防災性向上を図る道路整備を推進する必要がある。
(都/まちづくり)
- 山地災害危険地区において、特に、避難所や要配慮者利用施設など優先的に保全すべき施設が隣接する危険地区に積極的に治山事業を推進する必要がある。また、自然災害により被災し、自然回復が困難で二次災害のおそれがある森林については、治山事業により早期に復旧を図る必要がある。
(都/経済・産業)
- 自然災害の防止・軽減に向け、関係機関や都民がより適切・的確な防災行動・対策がとれるよう、観測・監視の強化や予報精度の向上等を図り、防災情報の改善や適時・的確な提供を進める必要がある。
(国/行政機能)
- 大規模土砂災害において、二次災害の発生が危惧されるため、資器材等の導入・訓練を推進するなど、活動隊に対する安全管理体制を構築する必要がある。
(都/行政機能)
- 富士山噴火に伴う降灰による被害は、都市においては、少量の火山灰であっても社会的影響が大きい。そのため、各防災機関の連携のみならず、地域に根ざしたボランティア等の市民団体や自主防災組織の連携を育成・強化し、地域全体で火山災害に取り組むといった体制を構築、維持していく必要がある。
(都、国/行政機能、まちづくり)

(重要業績指標)

- ・具体的で実践的な避難計画の策定率 (火山) 17% (H26)
- ・土砂災害防止法に基づく基礎調査か所数 都内全域約 15,000 箇所のうち、約 10,000 箇所完了 (H26)
- ・土砂災害警戒区域等指定数 都内全域約 15,000 箇所のうち約 7,840 箇所完了 (H26)
- ・治山対策着手箇所 642 箇所 (H25)
- ・噴火警戒レベルを発表する対象火山の数 2 火山 (全国 30 火山) (H26)
- ・多摩・山間島しょ地域の道路整備延長 0.4km (H26)
- (H29 年度までの整備目標延長 (約 6 km) に対する完成又は交通開放した延長)

1-6)情報伝達の不備等による避難行動の遅れ等で多数の死傷者の発生

- 都民及び訪都・在住外国人等への案内・防災情報の提供を十分に実施するため、デジタルサイネージなどで広範囲に広報を行うとともに、情報発信や案内看板等の多言語化を進める必要がある。
(都、国/行政機能、まちづくり)
- 運転者等に有用な道路交通に関する情報の提供を実施するため、災害時等にインターネットを通じた通行止め・渋滞・火災情報を提供する仕組みを構築しているが、ITS（高度道路交通システム）の活用による提供情報の充実に取り組んでいく必要がある。
(都/情報通信)
- 高齢者、障害者、外国人、難病患者、乳幼児、妊産婦などの要配慮者について、区市町村による避難行動要支援者名簿の作成・共有化や、避難支援プラン(全体計画)・災害時個別支援計画の作成等が進められている。計画作成に当たっての区市町村に対する研修等の支援や、住民参加による防災訓練など、平時からの対策の推進が求められる。
(都/行政機能、健康・医療・福祉)
- 都、警視庁、東京消防庁等が連携し、航空隊ヘリ等を活用した情報収集システムの機能を拡充する必要がある。また、防災気象情報の確実な共有・伝達も必要である。
(都、国/行政機能)
- 災害時のラジオ放送は住民への重要な情報伝達手段であるが、都心部には都市化によるラジオ難聴が存在する(都市型難聴)。災害時の情報を住民に適切に提供できるよう、難聴・防災対策としてのラジオ中継局の整備を進める必要がある。また、地域の広報手段として、防災行政無線の整備も重要である。
(国、放送事業者/情報通信)
- 都民が必要とする災害情報の充実に向け、ホームページ、Twitter等のSNS、災害情報共有システム(Lアラート)、デジタルサイネージなど情報発信の多様化を図る必要がある。
(都/行政機能、情報通信)
- 関係機関や都民が、より適時・的確な防災行動・対策がとれるよう、防災情報の精度向上や迅速な発表などの改善に取り組んでいく必要がある。
(国/行政機能)

(重要業績指標)

- ・要配慮者支援に係る訓練を含めた住民参加による防災訓練数 142万人 (H25)
- ・区市町村の同報系防災行政無線の整備済み自治体数 61自治体 (H26)
- ・AM放送局に係る難聴対策としての中継局整備率(親局の難聴地域を解消することを目的として、FM補完局の整備を行ったAM放送事業者の比率) 0% (H26)
- ・緊急地震速報で震度4以上を予想した地域について、実際と震度の予想誤差が±1階級に収まる割合 82% (H26)

2. 大規模自然災害発生直後から救助・救急、医療活動等が迅速に行われる（それがなされない場合の必要な対応を含む）

2-1) 被災地での食料・飲料水等、生命に関わる物資供給の長期停止

- 被災地への食料・飲料水等の物資供給ルートの確保及び輸送体制の整備等の対応が取れるよう、地震・津波の観測・監視の強化や予報精度の向上等を図り、的確な情報発信を行う必要がある。
(国/行政機能)
- 各家庭、事業所等における備蓄品の充実・確保及び定期的な更新を促すとともに、地域の共助体制の強化に向けた防災訓練等を実施する必要がある。
(都/行政機能・健康・医療・福祉、教育・文化)
- 避難所における需要に応じた備蓄の確保に向け、都と区市町村が連携して取り組むとともに、都備蓄倉庫の再編整備、民間倉庫の活用や備蓄倉庫の新設等による新たな備蓄倉庫の確保を検討する必要がある。
(都/行政機能・健康・医療・福祉)
- 災害時の物資輸送体制の整備に向けて、大規模な物資を受け入れることが可能な広域輸送基地の追加指定、関係機関の役割分担の明確化、輸送訓練等を通じた関係機関との連携を図る必要がある。
(都、物流事業者/行政機能、健康・医療・福祉、経済・産業)
- 災害時における迅速かつ円滑な物資調達を図るため、災害時の食料等の調達に係る協定事業者との訓練の実施等により、協定事業者との連携を更に強化していく必要がある。
(都/経済・産業)
- 緊急物資等の円滑な輸送を確保するため、迂回機能による防災効果が期待できる三環状道路の整備を一層推進し、首都圏の港湾や空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを完成させる必要がある。
(都、国、高速道路事業者/経済・産業、まちづくり)
- 災害時においては、他県等からの支援が重要となることから、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、広域的な防災性を向上させるため、近隣縣市との協議を進めながら都県境の道路を整備していく必要がある。
(都、国/経済・産業、まちづくり)
- 緊急物資等の円滑な輸送を確保するため、港湾施設及び航空施設の耐震・耐波性能の強化を図るとともに、災害時におけるトラック、鉄道、内航海運等の多様な輸送手段の活用について物流事業者等多様な関係者と検討を行う必要がある。
(都、国/経済・産業、まちづくり)
- 地域住民等による迅速な応急給水体制の構築のため、給水拠点の施設用地内の区画化及び専用給水栓の設置など、給水拠点の改造を進めるとともに、路上の消火栓・排水栓に接続可能な応急給水用資器材の区市町への貸与等を推進する必要がある。
(都/まちづくり)
- 耐食性・耐震性に優れたガス管への取替えは約8割（H24）であり、学校・病院等の関係機関と連携しつつ、老朽化対策と合わせて着実に推進する必要がある。
(都、ガス事業者/経済・産業)
- 平成25年に行われた東京都防災会議では、島しょ地域において、南海トラフ巨大地震等により、巨大な津波が襲来するとの想定が報告されている。このことから、港湾・漁港施設等の耐地震・耐津波性能を向上させ、南海トラフ巨大地震等の最大級の地震・津波に対して人命を守り、被害を小さくするほか、発災後の復旧活動等に必要の緊急輸送用の岸壁等を整備する必要がある。
(都/まちづくり)
- 災害時における緊急支援物資輸送の維持又は早期復旧のため、幹線道路ネットワークの整備、緊急輸送道路等の橋梁の新設・架け替え・耐震補強等の実施、道路斜面の安全対策、無電柱化の推進など、道路等の災害対応力を強化するとともに発災後の迅速な輸送経路啓開に向けて、関係機関との連携体制を構築していく必要がある。
(都、国、高速道路事業者/経済・産業、まちづくり)
- 多摩山間・島しょ地域において地域住民の生活を支え、災害時には重要な避難路となる道路について、寸断すると迅速な避難や救助、救援活動などが行えなくなるおそれがあることから、現道拡幅や線形改良、代替路などの道路整備を着実に推進し、防災性の向上を図る必要がある。
(都/まちづくり)
- 災害時の活動拠点及び防災船着場、緊急河川敷道路を整備するとともに、スロープや照明の設置、テラスの連続化などの周辺の基盤整備を図ることにより、災害時の輸送体制を強化する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 水上輸送基地を活用することにより、災害時における負傷者、帰宅困難者、物資の輸送体制を強化する必要がある。
(都/まちづくり)

(重要業績指標)

- ・家庭における備蓄割合 半数以上（H26）
- ・都と区市町村が連携した食料備蓄 おおむね2日分（H25）
- ・都立学校における児童・生徒・教職員の3日分の備蓄配備率 100%（H26）
- ・三環状道路の整備率 約7割（H26）
- ・橋梁の耐震補強完了率（国管理） 79%（H24）
- ・緊急輸送道路等の耐震化橋梁数（都管理） 全411橋のうち329橋（H25）

- ・踏切除却数（累計）（平成 36 年度までに累計 446 か所） 387 か所（H26）
- ・区部環状道路、多摩南北道路の整備率 区部環状道路 92%、多摩南北道路 75%（H26）
- ・新設・架け替え橋梁数（事業中） 5 橋（H26）（平成 29 年度までの橋梁整備推進 10 橋に対する事業化橋梁数）
- ・多摩・山間島しょ地域の道路整備延長 0.4km（H26）
（H29 年度までの整備目標延長（約 6 km）に対する完成又は交通開放した延長）
- ・無電柱化延長 都道における第一次緊急輸送道路 地中化率 28%（H26）
うち環状 7 号線 地中化率 26%（H26）
- ・東京港における耐震強化岸壁（緊急物資輸送対応施設）の整備数 12 バース（H26）
- ・島しょ地域における緊急輸送用岸壁改良の整備数 全 6 港のうち 0 港（H25）

2-2) 多数かつ長期にわたる孤立集落等の同時発生

- 多摩山間、島しょ地域において、地域住民の生活を支え、災害時には重要な避難路となる道路について、寸断されると迅速な避難や救助、救援活動などが行えなくなるおそれがあることから、現道拡幅や線形改良、代替路などの道路整備を着実に推進し、防災性の向上を図る必要がある。
（都／まちづくり）
- 都が管理する道路斜面において、崩落や落石等による通行への影響を未然に防ぐため、巡回・点検等を踏まえ、緊急性の高い箇所から道路斜面の安全対策を推進する必要がある。
（都／まちづくり）
- 道路斜面や盛土等の要対策箇所について、機能を安定的に発揮し、安全確保を着実に行うため、計画的な維持管理及び人員の確保等を図る必要がある。
（国／まちづくり）
- 建物倒壊などによって道路が使用できなくなった場合の対応として、陸路の影響を受けないヘリコプターによる対策を充実させていく必要がある。
（都／行政機能）
- 関係機関や都民がより適時・的確な防災行動・対策がとれるよう、防災気象情報を確実に提供していく必要がある。
（国／行政機能）
- 多数の町会や自主防災組織が参加する、風水害を想定した区市町村主催の実動訓練の頻度を増やし、都民の防災意識の高揚を図る必要がある。
（都／行政機能）

（重要業績指標）

- ・多摩・山間島しょ地域の道路整備延長 0.4km（H26）
（H29 年度までの整備目標延長（約 6 km）に対する完成又は交通開放した延長）
- ・緊急輸送道路等の耐震化橋梁数（都管理） 全 411 橋のうち 329 橋（H25）
- ・道路斜面等の要対策箇所の対策率（国管理） 60%（H24）

2-3)自衛隊、警察、消防、海保等の被災等による救助・救急活動等の絶対的不足

- 自衛隊、警察、消防、海保等救出救助機関をはじめとして、陸上、港湾、航空全てにおける災害対応力強化のための体制、装備・資器材の充実強化を図る必要がある。また、多種多様な災害に対応できる人材育成の推進も必要である。さらに、各機関からの迅速な受入態勢の整備、東京DMATの養成を推進する必要がある。
(都、国、医療関連機関・団体／行政機能、健康・医療・福祉)
- 自助、共助を促す取組として、消防団の人員確保や消防団装備・訓練の充実強化が必要であり、加えて、自主防災組織等の充実強化に目を向け、地域全体の協力体制を推進していく必要がある。
(都／行政機能)
- 災害対応において機関、局ごとに体制や資器材、運営要領が異なることから、都及び機関一体となった災害応急対策の標準化、情報の共有化に関する具体的な検討を行い、必要な事項について標準化を推進する必要がある。また、都内には市街地から山間地域、島しょ地域等、様々な地域特性があるため、個々の災害現場に対応した訓練環境を整備するとともに、明確な目標の下に合同訓練等を実施し、災害応急対策の実効性を高めていく必要がある。
(都／行政機能)
- 複雑多様化する災害に対応するため、地域内の災害活動拠点となる自衛隊、警察、消防施設の耐災害性を強化するとともに耐震化が完了していない空港等について耐震化を進めていく必要がある。
(都、国／行政機能、まちづくり)
- 都外からの応援部隊も含め、救出救助機関が円滑に活動を展開するための活動拠点について、都各局をはじめ、国、区市町村等と連携して、受け入れ態勢を充実強化する必要がある。
(都、国／行政機能)
- 救出救助活動等の不足が懸念されるため、引き続き、活動の拠点や避難場所となる都立公園等のオープンスペースの確保や、実災害を想定した各種訓練の反復実施・検証による対処計画等の充実化など、ハード面、ソフト面からの様々な対策が必要である。
(都、国／行政機能、まちづくり)
- 避難場所や大規模救出救助活動拠点等となる都立公園に、非常用発電設備等の防災関連施設を整備することで、避難者の安全確保や救出救助部隊の活動支援のための防災機能を強化していく必要がある。
(都／行政機能、まちづくり)
- 震災時には災害応急対策を迅速に展開するため、緊急通行車両が円滑に通行でき、かつ一般車両の進入を禁止抑制するような体制が必要である。
(都、国／行政機能)
- 東京が被災した場合は、全国から自衛隊・警察・消防などの航空隊が派遣され、災害活動に当たる。このため、建物の屋上等に上空から視認可能な建物名称（ヘリサイン）を表示することで、他道府県の応援航空部隊等が飛行位置の把握や、活動対象施設の特定を容易に行うことを可能にし、航空部隊の災害活動体制及び震災時における受援体制を強化する必要がある。
(都／行政機能)

(重要業績指標)

- ・「警視庁 本部救出救助部隊」救出救助用資器（機）材の導入率 20% (H26)
- ・英語対応救急隊の整備 8 消防署、13 救急隊 (H26)
- ・防災訓練参加人員（平成 36 年度までに累計 2,000 万人を目標） 142 万人 (H25)
- ・救命講習受講者数（平成 28 年度まで昼間人口の 20%である 224 万人を目標） 197.8 万人 (H26)
- ・救出救助活動拠点候補地に対する告示済施設の割合 56% (H26)
- ・防災型信号機の整備数 137 機 (H25)
- ・ヘリサイン整備施設数 1,385 施設 (H26)（平成 27 年度末までに約 1,600 施設を目標）
- ・今後 10 年間 (H27～36) で新規に開園する都立公園面積 (170ha) 既開園面積 2,006ha (H26)
- ・防災上位置付けのある都立公園の機能強化（全 61 公園） 11 公園基本計画済み (H26)
- ・平成32年度までに優先的に整備する都市計画公園・緑地(433ha)の整備着手面積 253ha (H25)

2-4) 救助・救急、医療活動のためのエネルギー供給の長期途絶

○ 東京都では、震災に備えて、災害拠点病院、緊急通行車両を対象とした、初動期3日間分の応急対策用の燃料確保が課題となっており、対策を講じていく必要がある。

(都/行政機能)

○ 災害拠点病院や行政施設などにおいても、自家発電装置の稼働延長に伴う燃料タンクの整備や緊急給油訓練等を推進する必要がある。

(都、医療関連機関・団体/行政機能、健康・医療・福祉)

(重要業績指標)

2-5) 想定を超える大量かつ長期の帰宅困難者への水・食料等の供給不足

○ 首都直下地震等の大規模地震が発生し、多くの人が帰宅を開始した場合、建物倒壊や火災などで、帰宅困難者自身が危険にさらされるだけでなく、発災後に優先して実施していかなければならない救助・救護・消火活動・緊急輸送等を妨げることになる。そのため、一斉帰宅の抑制の徹底、一時滞在施設の確保、安否確認や情報提供のための体制整備、帰宅支援など、総合的な帰宅困難者対策を推進する必要がある。

(都、国/行政機能)

○ 帰宅困難者対策を推進する上で自治体が民間事業者の協力を得ることの障害を取り除くため、法改正を視野に入れ、首都圏だけでなく全国共通の発災時の損害賠償責任が事業者に及ばない制度の創設を早期に実現する必要がある。

(都/行政機能)

○ 行き場のない帰宅困難者が都内で92万人と想定されているが、現在、一時滞在施設として約19万人分しか確保出来ていないため、事業者が一斉帰宅を抑制するための計画を作成するとともに、一時滞在施設の拡充及び備蓄の増強を図る必要がある。

(都、国/行政機能、まちづくり)

○ 安全確保後の帰宅支援として、災害時帰宅支援ステーション等の充実を図るとともに、要配慮者のための特別搬送について、国、首都圏自治体、交通事業者等と連携した体制づくりを行っていく必要がある。

(都、医療関連機関・団体/行政機能、教育・文化)

(重要業績指標)

・従業員用に3日以上飲料水を備蓄している企業の割合 49.8% (H26)

・一時滞在施設確保人数 約19万人分 (H26.6)

・事業所防災計画の指導完了数 87,866件 (H25)

・都内の帰宅支援ステーション数 10,145か所 (H26.11)

・都市再生安全確保計画及びエリア防災計画を策定した地域数(都内) 7地域 (H26)

2-6)医療施設及び関係者の絶対的不足・被災、支援ルートの途絶による医療機能の麻痺

- 災害時には通信網が機能しなくなり、負傷者や医療従事者が医療機関に円滑にたどり着けないなどのおそれがあるため、医療関係機関に多様な通信・情報提供手段を確保して医療救護活動に関する情報連絡網を維持する必要がある。
(都/健康・医療・福祉)
- 発災時の道路等のインフラ確保はもとより、道路等が被災しても負傷者や医療従事者を円滑に輸送できるよう、医療施設におけるヘリコプターの緊急離発着場について、確保・整備を図ってきたが、医療機関との一体的な運用や展開場所の確保など、課題も多い。さらには緊急車両、航空機、船舶等の輸送手段を有する関係機関と連携し、広域医療搬送に必要な輸送拠点（SCU）を確保していく必要がある。
(都/健康・医療・福祉、まちづくり)
- 災害時の活動拠点、防災船着場及び緊急河川敷道路を整備するとともに、スロープや照明の設置、テラスの連続化などの周辺の基盤整備を図ることにより、災害時の輸送体制を強化する必要がある。
(都、国/まちづくり)
- 水上輸送基地を活用することにより、災害時における負傷者、帰宅困難者、物資の輸送体制を強化する必要がある。
(都/まちづくり)
- 大規模災害時に対応できる人材を確保するため、訓練や研修等を通じて医療従事者、東京DMAT隊員などの育成を図るとともに、地域の医療救護活動を支えるリーダーの養成も行っていく必要がある。また、日本赤十字社や医師会・薬剤師会・歯科医師会など、様々な主体による医療救護活動が実施できる体制を整えておく必要がある。さらに東京都災害医療コーディネーターの指示のもと、区市町村災害医療コーディネーターを統括する体制を構築していく必要がある。
(都、医療関連機関・団体/健康・医療・福祉)
- 医療機関は災害時にも継続的に業務を行えるよう、BCPの作成や防災訓練の実施などを行っていく必要がある。
(都、医療関連機関・団体/健康・医療・福祉)
- 医療施設における安全と災害時の医療体制の確保を図るため、災害拠点病院等の耐震診断、耐震補強等の耐震化を推進する必要がある。
(都/健康・医療・福祉)
- 災害時において、緊急交通路（緊急自動車専用路含む。）や緊急輸送道路の機能を確保するため、幹線道路整備に重点的に取り組む必要があるとともに、橋梁の新設・架け替え・耐震化の実施や、道路斜面の安全対策、無電柱化の推進など、道路の防災対策に取り組む必要がある。
(都、国、高速道路事業者/まちづくり)
- 都内には、道路ネットワークの形成等の課題となる踏切が存在しており、踏切が閉鎖されることで、緊急・救急活動の妨げとなることから、道路と交差する鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化する連続立体交差事業に取り組む必要がある。
(都/まちづくり)
- 災害時においても交通や物流を確保し、道路閉塞による救助・救援、緊急物資輸送への支障を防止するため、発災後の迅速な輸送経路啓開に向けて、関係機関との連携体制を構築していく必要がある。
(都、国、高速道路事業者/まちづくり)
- 多摩山間・島しょ地域において地域住民の生活を支え、災害時には重要な避難路となる道路について、寸断すると迅速な避難や救助、救援活動などが行えなくなるおそれがあることから、現道拡幅や線形改良、代替路などの道路整備を着実に推進し、防災性の向上を図る必要がある。
(都/まちづくり)

(重要業績指標)

- ・ヘリコプターの緊急離着陸場の整備数 21 施設 (H26)
- ・負傷者の広域医療搬送に必要な医療資器材が整備済みの広域医療搬送拠点臨時医療施設（SCU）の数 2 か所 (H26)
- ・東京 DMAT 指定病院数 25 施設 (H26)
- ・東京 DMAT 隊員数 1,087 名 (H26)
- ・災害時薬事リーダー研修の受講者数 80 名 (H26)
- ・災害拠点病院の耐震化率 89% (H26)
- ・踏切除却数（累計）（平成 36 年度までに累計 446 か所） 387 か所 (H26)
- ・区部環状道路、多摩南北道路の整備率 区部環状道路 92%、多摩南北道路 75% (H26)
- ・無電柱化延長 都道における第一次緊急輸送道路 地中化率 28% (H26)
うち環状 7 号線 地中化率 26% (H26)
- ・新設・架け替え橋梁数(事業中) 5 橋 (H26) (平成 29 年度までの橋梁整備推進 10 橋に対する事業化橋梁数)
- ・多摩・山間島しょ地域の道路整備延長 0.4km (H26)
(H29 年度までの整備目標延長(約 6 km) に対する完成又は交通開放した延長)

2-7)被災地における疫病・感染症等の大規模発生

- 平時から感染症の発生や蔓延を防止するための予防接種や、必要に応じた消毒・害虫駆除を実施しておく必要がある。
(都／健康・医療・福祉)
- 避難所など平時と異なる生活環境下での衛生状況の悪化を防ぐため、避難所における飲料水の安全確保、室内環境の調査・助言・指導、トイレやごみ保管場所の適正管理などを行っていく必要がある。
(都／健康・医療・福祉)
- 大規模災害により、被災区市町村が平時に使用している火葬場の火葬能力だけでは当該区市町村の遺体の火葬を行うことが不可能になるおそれがあるため、近隣県の火葬場を活用して広域火葬を実施する体制を構築しておく必要がある。
(都／健康・医療・福祉)
- 避難所などの排水を受け入れる下水道管の耐震化については目標値を達成したが、ターミナル駅や災害復旧拠点など、施設の対象を拡大して耐震化を進めていく必要がある。
(都／まちづくり)
- 下水道施設の耐震化と合わせて下水道BCPの策定など、ハード・ソフト両面からの対策を推進する必要がある。
(国／行政機能、まちづくり)
- 都内の狂犬病予防接種ワクチンの接種率は56% (H23) だが、混乱期の風評被害によるパニックを防ぐ観点と、実際の放浪動物の咬傷事故による感染症予防の観点から、平時から更に予防接種を進めていく必要がある。また、避難所における動物の適正な飼養についての普及啓発活動を実施する必要がある。
(医療関連機関・団体／健康・医療・福祉)

(重要業績指標)

- ・ 予防接種法に基づく予防接種ワクチンの接種率
 - (麻しん) 第1期 96.2% 第2期 89.8% (H25)
 - (風しん) 第1期 96.2% 第2期 89.8% (H25)
- ・ 排水を受け入れる下水道管を耐震化した施設
 - ① 避難所など 2,633 施設 (H25)
 - ② ターミナル駅・災害復旧拠点など 3 施設 (H25)
- ・ 都内想定犬飼育頭数に対する狂犬病予防接種ワクチンの接種率 56% (H23)

3. 大規模自然災害発生直後から必要不可欠な行政機能は確保する

3-1) 被災による現地の警察機能の大幅な低下による治安の悪化

○ 被災により警察施設の機能低下が生じるおそれに対し、総合指揮所の改修や代替施設の整備を図っていく必要がある。

(都/行政機能)

(重要業績指標)

3-2) 信号機の全面停止等による重大交通事故の多発

○ 停電や冠水などによって、都内の信号機の作動に支障が生じるおそれがある。そのため、特に交通量の多い幹線道路から優先順位を付けた上で、信号機用非常用電源設備を整備していくことが求められる。さらに、信号機の信号柱内に信号制御機を密閉する制御機内蔵型信号柱の検討・整備を進めていく必要がある。

(都/行政機能)

○ 信号機の全面停止等により、場合によっては重大な交通事故や交通渋滞を発生させて避難に支障が出るおそれがある。そのため、道路情報など有用な情報提供が可能となる具体的な仕組みの構築及びプローブ情報などの先進的なITS技術の活用を図っていく必要がある。

(国/行政機能、情報通信)

(重要業績指標)

- ・ 停電による信号機の機能停止を防止する信号機用非常用電源設備の整備数 1,633基 (H26)
- ・ 冠水による信号機の機能停止を防止する制御機内蔵型信号柱の試験整備数 1基 (H26)

3-3) 首都圏での中央官庁機能の機能不全

○ 中央官庁機能が機能不全に陥らないよう、災害時におけるライフラインの確保や道路閉塞の防止などに加え、防災上重要な公共建築物について、一層の耐震対策を推進することが必要である。

(都、国/行政機能・まちづくり)

○ 行政機関内の情報連絡体制を確保するため、全国瞬時警報システム(J-ALERT)や緊急情報ネットワークシステム(Em-Net)から送信された緊急事態に係る情報を利用できる体制を整備する必要がある。

(都/行政機能、情報通信)

(重要業績指標)

3-4) 地方行政機関の職員・施設等の被災による機能の大幅な低下

○ 東京都、都内区市町村及び国の地方機関など、地方の行政機関等の機能不全は、応急・復旧・復興対策の円滑な実施に直接的に影響することから、いかなる大規模自然災害発生時においても、必要な機能を維持する必要がある。

(都、国/行政機能)

○ 東京都では業務継続計画を策定済みであるが、BCMの適切な運用により継続的な見直しが必要である。また都内区市町村でBCPを策定している割合は、平成26年4月現在、67.7%(62区市町村中42団体)であり、策定に向けての支援及び継続的な見直しの促進を行い、社会全体の災害対応力を強化する必要がある。

(都/行政機能)

○ 発災時の対策の要となる都庁舎の耐震性は確保されているが、長周期地震動による被害を最小限にするため、制振装置の設置を進めていく必要がある。また、停電時における非常用電源設備の増強、電力供給の多元化などを実施済みである。

このほかの都立建築物をはじめ、防災上重要な公共建築物について、一層の耐震対策を推進することが必要である。

(都、国/行政機能)

○ 災害時に通常の会計システムが停止したなどの場合でも円滑な支払業務ができるよう、災害時のマニュアルを整備し、訓練を実施するなど体制を強化していく必要がある。

(都/行政機能)

(重要業績指標)

- ・ 都内区市町村のうち、業務継続計画を策定済みの割合 67.7% (H26)
- ・ 防災上重要な都立施設の耐震化率 97.4% (H25)
- ・ 防災上重要な公共建築物の耐震化率 90.3% (H22)
- ・ 都庁舎における制振装置設置工事 (H25年度より着工)

4. 大規模自然災害発生直後から必要不可欠な情報通信機能は確保する

4-1) 電力供給停止等による情報通信の麻痺・長期停止

- 国は、電気通信設備の損壊又は故障等にかかる技術基準について、災害による被災状況等（通信途絶、停電等）を踏まえ適宜見直しを実施することとなっており、各事業者は当該基準への適合性の自己確認を実施する必要がある。
(国、通信事業者／情報通信)
- 情報通信の停止による応急対策への支障、被災者の混乱等をなるべく最小限に抑えるため、通信事業者は、電気通信設備を設置するビルの耐震化や自家発電機等の配備を行っている。また、携帯電話の通信確保に備え、基地局の無停電対策や、移動・可搬型基地局の整備などを実施している。被災者の通信の復旧に差が出ることがないように、各社が足並みをそろえて対策を推進していく必要がある。
(国、通信事業者／情報通信)
- 都立施設をはじめ防災関係機関の拠点となる施設において、情報通信手段の多様化や停電時の非常用電源の確保などが必要になる。
(都、国／行政機能、情報通信)

(重要業績指標)

- ・ 事業用電気通信設備規則（総務省令）の適合 100% (H24)

4-2) 郵便事業の長期停止による種々の重要な郵便物が送達できない事態

- 都内に展開する約1,500局について、災害に対する安全性の確保に努めるものとし、災害時においては、防災関係機関と相互に密接な連絡及び協力を行うとともに、可能な限り被災地における郵便の業務を維持するため、事業継続計画の実効性を確保できるよう、必要に応じて見直しを行う必要がある。
(郵便事業者／情報通信)

(重要業績指標)

4-3) テレビ・ラジオ放送の中断等により災害情報が必要な者に伝達できない事態

- 災害時のラジオ放送は住民への重要な情報伝達手段であるが、都心部には都市化によるラジオ難聴が存在する（都市型難聴）。災害時の情報を住民に適切に提供できるよう、難聴・防災対策としてのラジオ中継局の整備を進める必要がある。また、地域の広報手段として、防災行政無線の整備も重要である。
(国、放送事業者／情報通信)
- すでに一部の放送事業者では実施されているが、災害時の情報を住民に適切に提供できるよう、放送設備のある施設のバックアップ機能強化、自家発電用燃料の確保等を行っていく必要がある。
(放送事業者／情報通信)
- 災害時に都から各メディアに対し、被災情報・避難情報等重要な情報を迅速かつ正確に提供する体制の構築が必要である。
(都／情報通信)
- 都民が必要とする災害情報の充実に向け、ホームページ、Twitter等のSNS、災害情報共有システム（Lアラート）、デジタルサイネージなど情報発信の多様化を図る必要がある。
(都／行政機能、情報通信)

(重要業績指標)

- ・ AM放送局に係る難聴対策としての中継局整備率 0% (親局の難聴地域を解消することを目的として、FM補完局の整備を行ったAM放送事業者の比率) (H26)
- ・ 区市町村の同報系防災行政無線の整備済み自治体数 61自治体 (H26)

5. 大規模自然災害発生後であっても、経済活動（サプライチェーンを含む）を機能不全に陥らせない

5-1) サプライチェーンの寸断等による企業の生産力低下

- リスクが発生した場合でも速やかに事業を継続するためのBCP策定は、サプライチェーンの重要な担い手である中小企業にとって非常に重要かつ喫緊の課題であるものの、都内中小企業（製造業）のBCP策定率は1.6%（策定中を含めて2.7%）にとどまっている（H24）ことから、普及啓発セミナーの開催、BCP策定支援講座の開催等により、都内中小企業のBCP策定を促進し、危機管理対応能力の向上など、企業の事業継続力を強化する必要がある。
（都、国／経済・産業）
- 災害時においても道路機能を適切に維持するため、橋梁及びトンネルの予防保全型管理の推進、ICTを活用するなど維持管理の高度化を行う必要がある。
（都、国／まちづくり）
- 港湾施設の多くは老朽化し、従来から実施している「対症療法型維持管理」では補修費の増加、補修時期の集中、施設の機能不全を招くという課題がある。このため、施設の長寿命化を図るとともに、災害発生時であっても施設の機能を十分に発揮できるよう「予防保全型維持管理」を推進する必要がある。
（都／まちづくり）
- 大規模地震が発生した際にも航空機能及び港湾機能を維持するため、空港施設の耐震化、液状化対策及び港湾関係者による東京湾での効果的な緊急確保航路の啓開計画を策定する必要がある。
（都、国／まちづくり）
- 災害時においても円滑な輸送を確保するため、迂回機能による防災効果が期待できる三環状道路の整備を一層推進し、首都圏の港湾や空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを完成させる必要がある。
（都、国、高速道路事業者／経済・産業、まちづくり）
- 災害時には、他県等からの支援が重要となることから、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、広域的な防災性を向上させるため、近隣縣市との協議を進めながら都県境の道路を整備していく必要がある。
（都、国／経済・産業、まちづくり）
- 災害時における物流ネットワークの維持又は早期復旧のため、幹線道路ネットワークの整備、緊急輸送道路等の橋梁の新設・架け替え・耐震補強等の実施、道路斜面の安全対策の実施、無電柱化の推進など、道路等の災害対応力を強化するとともに、発災後の迅速な輸送経路啓開に向けて、関係機関との連携体制を構築していく必要がある。
（都、国／経済・産業、まちづくり）
- 都市防災力の向上と産業の活性化を図るため、都内中小企業者等が自社で開発・製造した都市の防災力を高める優れた技術、製品・試作品の実用化等に向けた支援を実施する必要がある。
（都／経済・産業）
- 大規模災害時の救助活動の生命線であり、復興の大動脈となる緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化について、迅速な取組を推進する必要がある。
（都／まちづくり）

（重要業績指標）

- ・ 都内中小企業（製造業）のBCP策定割合 1.6%（H24）（策定中を含めた場合のBCP策定割合 2.7%（H24））
- ・ 三環状道路の整備率 約7割（H26）
- ・ 橋梁の耐震補強完了率（国管理） 79%（H24）
- ・ 緊急輸送道路等の耐震化橋梁数（都管理） 全411橋のうち329橋（H25）
- ・ 高速道路の橋脚補強完了率 100%（H26）
- ・ 踏切除却数（平成36年度までに累計446か所） 387か所（H26）
- ・ 区部環状道路、多摩南北道路の整備率 区部環状道路 92%、多摩南北道路 75%（H26）
- ・ 無電柱化延長 都道における第一次緊急輸送道路 地中化率 28%（H26）
うち環状7号線地中化率 26%（H26）
- ・ 新設・架け替え橋梁数（事業中） 5橋（H26）（平成29年度までの橋梁整備推進10橋に対する事業化橋梁数）
- ・ 先進的防災技術実用化支援事業助成件数 25件（H26）
- ・ 特定緊急輸送道路沿道建築物の対象建築物約5,000棟のうち耐震診断に着手 87%（H26.10）

5-2)社会経済活動、サプライチェーンの維持に必要なエネルギー供給の停止

- 災害時における事業継続のため、自家給油施設の保有率を高めるなど燃料の備蓄量の確保を促進する必要がある。また、工場・事業所等における自家発電設備の導入や給油機能が停止した際の復旧操作に関するマニュアルの整備、操作の訓練を行うとともに、他社との相互協力による給油体制を整備する必要がある。
(物流事業者/経済・産業)
- 石油燃料を供給する拠点となる災害対応型中核SS(サービスステーション)に対し、自家発電設備の設置、地下タンクの入替え・大型化等のための費用を支援し、災害対応能力を強化することで、地域の石油製品の安定供給体制の強化を図る必要がある。
(国/環境)
- 石油ガス販売事業者等が所有する石油ガス充てん所に対し、自家発電設備、石油充てん設備、石油ガス自動車等の導入を支援し、災害対応能力を強化する必要がある。
(国/環境)
- 激甚災害時にも製油所から迅速にガソリン等の石油製品の供給を再開すべく、製油所に非常用発電機、非常用通信機器、ドラム缶充填出荷設備の導入を支援する必要がある。
(国/環境)
- 燃料供給ルートを実際に確保するため、幹線道路ネットワークの整備、緊急輸送道路等の橋梁の新設・架け替え・耐震補強等の実施、道路斜面の安全対策、無電柱化の推進、水上輸送基地の整備・拡充、東京港の耐震強化岸壁の整備など、道路・港湾等の災害対応力を強化するとともに、発災後の迅速な輸送経路啓開に向けて、関係機関との連携体制を構築していく必要がある。
(都、国/経済・産業、まちづくり)

(重要業績指標)

- ・踏切除却数(累計)(平成36年度までに累計446か所) 387か所(H26)
- ・区部環状道路、多摩南北道路の整備率 区部環状道路 92%、多摩南北道路 75%(H26)
- ・新設・架け替え橋梁数(事業中) 5橋(H26)(平成29年度までの橋梁整備推進10橋に対する事業化橋梁数)
- ・緊急輸送道路等の耐震化橋梁数(都管理) 全411橋のうち329橋(H25)
- ・無電柱化延長 都道における第一次緊急輸送道路 地中化率 28%(H26)
うち環状7号線地中化率 26%(H26)

5-3)重要な産業施設の損壊、火災、爆発等

- 重要な産業施設の集積する東京の臨海部において、防潮堤や水門等の海岸保全施設における地震・津波・高潮対策を推進する必要がある。また、災害発生時の被害の甚大化を軽減するため、港湾消防体制を強化していく必要がある。
(都/行政機能、まちづくり)
- 東京では、ものづくり産業をはじめとした産業が集積しており、そのほとんどが中小企業で、BCP策定率が1.6%(策定中含めて2.7%) (「東京の中小企業の現状(製造業編)」(平成24年度東京都産業労働局))と低迷しているため、広くBCPの普及啓発を図り、BCP策定を促進する必要がある。
(都/経済・産業)
- 市街地においても、ガスタンクなどライフラインに関する重要な産業施設が存在し、各施設に応じた安全対策を万全にする必要がある。
(ガス事業者/環境)

(重要業績指標)

- ・東京港海岸保全施設整備計画における耐震・耐水対策の整備率 10%(防潮堤)、0%(水門)(H25)
- ・都内中小企業(製造業)のBCP策定割合 1.6%(H24)(策定中含めた場合のBCP策定割合 2.7%(H24))

5-4)海上輸送の機能の停止による海外貿易への甚大な影響

- 震災時に海上輸送拠点として重要な役割を果たす耐震強化岸壁(国際海上コンテナ等輸送対応施設)の整備は、十分とは言えず震災時においても首都圏の経済活動を停滞させないよう東京港の耐震強化岸壁の整備を一層推進する必要がある。
(都/まちづくり)

(重要業績指標)

- ・東京港の耐震強化岸壁について、国際海上コンテナ輸送等対応施設 4バース完成(H26)

5-5) 基幹的陸上海上交通ネットワークの機能停止

- 災害時においても円滑な輸送を確保するため、迂回機能による防災効果が期待できる三環状道路の整備を一層推進し、首都圏の港湾や空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを完成させる必要がある。
(都、国、高速道路事業者／経済・産業、まちづくり)
- 災害時においては、他県等からの支援が重要となることから、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、広域的な防災性を向上させるため、近隣縣市との協議を進めながら都県境の道路を整備していく必要がある。
(都、国／経済・産業、まちづくり)
- 災害時において、緊急交通路（緊急自動車専用路含む。）や緊急輸送道路の機能を確保するため、幹線道路整備に重点的に取り組む必要があるとともに、橋梁の新設・架け替え・耐震化の実施や、道路斜面の安全対策の実施など、道路の防災対策に取り組む必要がある。
(都、国、高速道路事業者／まちづくり)
- 都内には、道路ネットワークの形成等の課題となる踏切が存在しており、踏切が閉鎖されることで、緊急・救急活動の妨げとなることから、道路と交差する鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化する連続立体交差事業に取り組む必要がある。
(都／まちづくり)
- 災害時においても交通や物流を確保し、道路閉塞による救助・救援、緊急物資輸送への支障を防止するため、発災後の迅速な輸送経路啓開に向けて、関係機関との連携体制を構築していく必要がある
(都、国／まちづくり)
- 災害時におけるライフラインの確保や道路閉塞の防止など防災性の向上に加えて、安全で快適な通行空間を確保するため、無電柱化を推進する必要がある。都道においては緊急輸送道路の中でも、災害時の避難や救急活動、物資輸送を担い、防災拠点等を結ぶ第一次緊急輸送道路の無電柱化に取り組む必要がある。特に震災時に一般車両の流入禁止区域の境界となる環状七号線については、重点的に無電柱化を推進していく必要がある。
(都、国／まちづくり)
- 大規模地震発生時に、東京港が広域輸送基地としての役割を着実に果たしていくため、港湾関係者間で共有しておくべき目標、行動及び協力体制について「東京港における首都直下地震発生時の震後行動」を取り決めた。基本対応パターンに基づく訓練を通じ、重要業務の実施手順の確認、課題の抽出、対応策の立案など、不断の見直しに取り組み、行動計画の完成度を高めていく必要がある。
(都／行政機能、経済・産業)
- 島しょ地域の港湾・漁港施設等の耐地震・耐津波性能を向上させ、南海トラフ巨大地震等の最大級の地震・津波に対して人命を守り、被害を小さくするほか、発災後の復旧活動等に必要な緊急輸送用の岸壁等を整備する必要がある。
- 災害時における事業継続のため、自家給油施設の保有率を高めるなど燃料の備蓄量の確保を促進する必要がある。また、工場・事業所等における自家発電設備の導入や給油機能が停止した際の復旧操作に関するマニュアルの整備、操作の訓練を行うとともに、他社との相互協力による給油体制を整備する必要がある。
(物流事業者／経済・産業)
- 首都直下地震や東海・東南海・南海の三連動地震等の発生の切迫性が指摘されていることも踏まえると、より迅速かつ的確な被災地の救援・復旧活動等のため、TEC-FORCEの活動計画策定等による危機管理体制の強化や、大規模災害時にも活用可能な道路・鉄道・港湾・空港・物流拠点等に関する情報共有及びバックアップ体制の構築、各モード間のアクセス性の改善等の事前の対策が必要である。
(国／行政機能)
- 大規模災害時の救助活動の生命線であり、復興の大動脈となる緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化について、迅速な取組を推進する必要がある。
(都／まちづくり)

(重要業績指標)

- ・ 災害時の緊急輸送のバックアップ機能強化や円滑な交通確保に関する指標：道路による都市間速達性の確保率 46% (H22)
- ・ 三環状道路の整備率 約7割 (H26)
- ・ 橋梁の耐震化率(国管理) 79% (H24)
- ・ 緊急輸送道路等の橋梁耐震化橋梁数(都管理) 全411橋のうち329橋 (H25)
- ・ 高速道路の橋脚補強完了率 100% (H26)
- ・ 踏切除却数(累計)(平成36年度までに累計446か所) 387か所 (H26)
- ・ 区部環状道路、多摩南北道路の整備率 区部環状道路 92%、多摩南北道路 75% (H26)
- ・ 新設・架け替え橋梁数(事業中) 5橋 (H26)(平成29年度までの橋梁整備推進10橋に対する事業化橋梁数)
- ・ 無電柱化延長 都道における第一次緊急輸送道路 地中化率28% (H26)
うち環状7号線 地中化率26% (H26)
- ・ 「東京港における首都直下地震発生時の震後行動」(港湾BCP)策定(H25.3)
- ・ 特定緊急輸送道路沿道建築物の対象建築物約5,000棟のうち耐震診断に着手 87% (H26.10)

5-6) 複数空港の同時被災

- 空港等について、緊急物資等輸送拠点としての機能の確保、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保、飛行中の航空機の安全確保のために、管制施設等の耐震化を図る必要がある。
(都、国/まちづくり)

(重要業績指標)

5-7) 金融サービス等の機能停止により商取引に甚大な影響が発生する事態

- 東京では銀行92行(全国194行)、生命保険会社39社(全国42社)、損害保険会社50社(全国52社)が本店等を構えている。中央銀行や主要な金融機関等においては、店舗の耐震化やBCPの策定など、分野全体としての事業継続の確保対策が比較的進んでおり、今後とも、強靱な事業継続体制を構築する取組を継続する必要がある。
(国、金融機関/経済・産業)
- 中小・地域金融機関においても同様に、顧客データ等の安全対策(プログラムのバックアップ等)を確実に進めるため、BCP策定などリスク回避できる体制を確実に整備する必要がある。
(国、金融機関/経済・産業)
- 東京がニューヨーク、ロンドンと並ぶ国際的な金融センターとしての地位へと復活するためには、東京の金融機関が危機管理を徹底するとともに、安全・安心な商取引環境を確立し、発信する必要がある。
(都、国、金融機関/経済・産業)
- 取引先金融機関や関係行政機関などと連携をとり、大規模地震の発生や地震災害に関する警戒宣言発令を想定した訓練を実施するなど、金融・決済システムや市場全体で実効性のある業務継続体制を整備する必要がある。
(国、金融機関/経済・産業)

(重要業績指標)

5-8)食料等の安定供給の停滞

- 災害時においても円滑な輸送を確保するため、迂回機能による防災効果が期待できる三環状道路の整備を一層推進し、首都圏の港湾や空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを完成させる必要がある。
(都、国、高速道路事業者／経済・産業、まちづくり)
- 災害時においては、他県等からの支援が重要となることから、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、広域的な防災性を向上させるため、近隣縣市との協議を進めながら都県境の道路を整備していく必要がある。
(都、国／経済・産業、まちづくり)
- 災害時における物流ネットワークの維持又は早期復旧のため、幹線道路ネットワークの整備、緊急輸送道路等の橋梁の新設・架け替え・耐震補強等の実施、道路斜面の安全対策、無電柱化の推進、水上輸送基地の整備・拡充、東京港の耐震強化岸壁の整備、空港施設の耐震化など、道路・港湾・空港等の災害対応力を強化するとともに、発災後の迅速な輸送経路啓開に向けて、関係機関との連携体制を構築していく必要がある。
(都、国／まちづくり)
- 災害時における応急復旧業務等を円滑に実施するため、移転を控える築地市場を除く都内10市場への非常用発電機の整備を進め、業務の実施に必要な電源を確保していく必要がある。
(都／経済・産業)
- 全国中央卸売市場協会を通じた中央卸売市場の開設者40州市との災害時相互応援協定（H26）及び食肉市場を除く都内10市場において市場関係業者と締結した災害時生鮮食料品の調達に関する協定（H25）の実効性を確保するため、今後、連携体制を強化していく必要がある。
(都／経済・産業)
- 災害時における市場事業の継続性を確保するため、中央卸売市場開設者BCPの適宜見直し及び市場関係業者のBCP策定を推進していく必要がある。
(都／経済・産業)
- 災害時の道路寸断や物流機能の低下により、企業の事業継続が困難となることで、局地的に生活必需品等の不足が発生する等のおそれがある。そのため、サプライチェーンの重要な担い手である中小企業・小規模事業者によるBCPの策定又は見直しを進めていく必要がある。
(国／経済・産業)
- 平時からの森林資源の状況把握及び災害時における国有林材の円滑な供給体制の整備に向けて、関係事業者等と実践的な体制の構築及び連携強化を図る必要がある。
(国／経済・産業)
- 島しょ地域の漁港関連施設において、漁協等共同利用施設の老朽化が進行している。災害発生時の港や道路の機能確保や、二次災害防止のため、耐震化等を支援する必要がある。
(都／まちづくり)
- 大規模災害時の救助活動の生命線であり、復興の大動脈となる緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化について、迅速な取組を推進する必要がある。
(都／まちづくり)

(重要業績指標)

- ・ 三環状道路の整備率 約7割 (H26)
- ・ 橋梁の耐震補強完了率 (国管理) 79% (H24)
- ・ 緊急輸送道路等の耐震化橋梁数 (都管理) 全411橋のうち329橋 (H25)
- ・ 無電柱化延長 都道における第一次緊急輸送道路 地中化率 28% (H26)
うち環状7号線地中化率 26% (H26)
- ・ 高速道路の橋脚補強完了率 100% (H26)
- ・ 踏切除却数 (累計) (平成36年度までに累計446か所) 387か所 (H26)
- ・ 区部環状道路、多摩南北道路の整備率 区部環状道路92%、多摩南北道路75% (H26)
- ・ 新設・架け替え橋梁数(事業中) 5橋 (H26)
(平成29年度までの橋梁整備推進10橋に対する事業化橋梁数)
- ・ 築地市場を除く都内10市場における非常用発電機の設置割合 80% (H26)
- ・ 中央卸売市場の開設者40州市との協定締結割合 100% (H26)
- ・ 食肉市場を除く都内10市場のうち、市場関係業者と災害時における生鮮食料品の調達に関する協定を締結している割合 100% (H25)
- ・ 島しょ地域の漁業協同組合等共同利用施設の耐震化等対策実施率 77% (H26)
- ・ 特定緊急輸送道路沿道建築物の対象建築物約5,000棟のうち耐震診断に着手 87% (H26.10)

6. 大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る

6-1) 電力供給ネットワーク(発電電所、送配電設備)や石油・LP ガスのサプライチェーン機能の停止

- エネルギー供給の多様化を図るため、災害時のみならず、通常時においても活用できる高効率なコージェネレーションシステムや自家発電機による電力確保など、自立分散型エネルギーの利用拡大に取り組む必要がある。
(都/環境)
- 特にオフィス街区では、災害時の地域の自立性向上につなげるため、大規模なコージェネレーションシステムで生み出した熱や電気を建物間や街区で融通するなどの取組を進める必要がある。
(都/環境)
- 自然災害に対する電気設備の耐性を確保するため、耐性評価等に基づき必要に応じて発電電所・送電線網や電力システムの災害対応力強化及び復旧迅速化を図る必要がある。
(国/環境)
- 太平洋に面した火力発電所が津波等により被災し、首都圏への電力供給が不足する可能性があるため、津波対策等を実施する必要がある。
(電気事業者/環境)
- 河川洪水、高潮等に対する電気設備の防災対策を進めるため、設備保全・早期復旧方針を検討する必要がある。
(電気事業者/環境)
- 応急対策に従事する緊急車両へ燃料の優先給油を行うためには、中核SS(サービスステーション)において在庫を確保する必要があることから、災害時に石油精製元売会社から中核SSに対する優先的な供給が担保される必要がある。また、災害時に中核SSが有効に機能するためには、継続的に災害訓練を実施していく必要がある。
(国/環境)
- 災害時に石油製品の供給拠点となる中核SS(サービスステーション)において、一定量の在庫を備蓄するため、国と都が連携して燃料購入及び在庫管理に対する支援を実施する必要がある。
(国/環境)
- 災害時における石油ガスの安定供給を図るため、中核充填所への事業者の更なる参画を促進するとともに、自治体と石油ガス業界との間での防災協定締結の推進、中核充填所を対象とした継続的な災害訓練の実施及び需要家の自衛的備蓄を推進する必要がある。
(国/環境)

(重要業績指標)

- ・ 業務用コージェネレーションシステム設備容量 約 50% (H25)
- ・ 火力発電所建屋の水密化及び防潮堤設置工事 60% (H26)

6-2) 上水道等の長期間にわたる供給停止

- 災害時における水道施設の被害を最小限にとどめ、給水を可能な限り確保するためには、水源から給水に至る水道システム全体の耐震化と導送水管の二重化・ネットワーク化などバックアップ機能の強化に取り組む必要がある。水道システム全体の耐震化にあたっては、全ての水道施設の耐震化の完了には、長い年月と膨大な費用を要することから、浄水施設の処理系列ごとに対策を進めるなど水道システムの連続性に配慮し、優先度の高い施設から耐震化を進めていく必要がある。
(都/まちづくり)
- 給水所の耐震化に当たっては、耐震化工事期間中は配水池容量の低下を伴うことから、隣接する給水所の同時施工を避けるなど、周辺状況を踏まえ、液状化の危険度が高い地域にある施設など優先的に耐震化に取り組んでいく必要がある。また、給水所の新設・拡充により、配水区域を適正な規模に分割・再編し、断水等の影響が広範囲に及ばないようにする必要がある。
(都/まちづくり)
- 配水管については、平成25年度から、より一層効果的に断水被害を軽減できるよう、水道管路の耐震継手化10カ年事業に取り組んでいる。平成25年度末時点の耐震継手率は35%であり、引き続き耐震継手化を推進する必要がある。実施に当たっては、首都中枢機関・救急医療機関等に加え、避難所や主要な駅への供給ルート、被害が大きいと想定される地域を優先的に管路の耐震継手化を進めていく必要がある。
(都/まちづくり)
- 給水管については、東日本大震災で多くの塩化ビニル製の給水管が被害を受けたため、塩化ビニル製給水管が多く布設されている私道内の給水管の耐震化を進めていく必要がある。また、避難所や主要な駅の給水管の耐震化を優先して進めていく必要がある。
(都/まちづくり)
- 東日本大震災の計画停電の影響により、多摩地区では約26万件に及ぶ断水・濁水が発生した。切迫性が指摘されている首都直下地震等においても電力供給が途絶する可能性がある。水道事業の継続には、浄水場や給水所等への自家発電設備の整備を進め、電力事情に左右されないように電力の自立化を図り、電力を安定的に確保していく必要がある。
(都/まちづくり)

○ 内閣府の中央防災会議や東京都防災会議における浸水被害想定によると、一部の浄水場、給水所等が所在する地区でも、浸水被害を受ける可能性がある。大型台風や局地的な豪雨により、浸水被害が生じるおそれのある水道施設については、出入口に止水堰を設置するなど浸水対策を実施し、施設の機能維持を図る必要がある。
(都/まちづくり)

(重要業績指標)

- ・ろ過池耐震施設率 76% (H25)
- ・配水池耐震施設率 67% (H25)
- ・事故時の安定給水確保率 78% (H25)
- ・大規模停電時における給水確保率 58% (H25)
- ・管路の耐震継手率 35% (H25)
- ・首都中枢・救急医療機関等への供給ルートにおける耐震継手率 70% (H25)
- ・優先避難所・主要な駅への供給ルートにおける耐震継手率 35% (H25)
- ・避難所・主要な駅の給水管耐震化率 31% (H25)
- ・私道内給水管耐震化率 35% (H25)

6-3) 汚水処理施設等の長期間にわたる機能停止

○ 災害時におけるトイレ機能を確保するため、避難所などについては、施設から排水を受け入れる下水道管とマンホールの接続部の耐震化が完了した(2,633箇所(H25))が、災害時に多くの帰宅困難者が発生しトイレ機能の需要が見込まれるターミナル駅や災害復旧に使用する区の庁舎等の災害復旧拠点などの施設においても耐震化を進めていく必要がある。
(都/まちづくり)

○ 揚水、簡易処理、消毒など、震災時にも必ず確保すべき機能を担う施設を対象に、想定される最大級の地震動に対する耐震化を8施設(ポンプ所)(H25)完了しているが、引き続き水再生センターや他のポンプ所なども耐震化を進めていく必要がある。
(都/まちづくり)

○ 水再生センター及びポンプ所において、平成12年に発生した東海豪雨規模の大雨による浸水想定に対する耐水対策は完了している。また、想定される最大津波高に対し、開口部や出入り口の水密化などの耐水化を実施した施設は7施設(H25)あるが、施設の電源機能、排水機能を確保するためには最大津波高さより、地盤高さが低い水再生センター・ポンプ所の耐水化を進めていく必要がある。
(都/まちづくり)

○ 下水道施設に対する非常用発電設備の整備として74施設(H25)実施したが、大規模停電時や計画停電により電力が不足した場合においても下水道機能を維持するためには、すべての施設に非常用発電設備の整備を進めていく必要がある。また、水再生センターにおいては電力貯蔵設備(NaS電池)20,750kW(H25)を整備しているが、大規模停電や計画停電等による電力不足に対応するために更なる電力貯蔵設備(NaS電池)を増強する必要がある。
(都/まちづくり)

○ 災害等に伴う下水道施設被害による社会的影響を最小限に抑制し、速やかな復旧を可能にするため、下水道BCP策定などのソフト対策の充実を図り、ハード対策とソフト対策が一体となった耐震・対津波対策を推進する必要がある。
(国/行政機能、まちづくり)

(重要業績指標)

- ・排水を受け入れる下水道管を耐震化した施設数
 - ① 避難所など2,633施設(H25)
 - ② ターミナル駅・災害復旧拠点など3施設(H25)
- ・想定される最大級の地震に対する耐震化が完了した施設数 8施設(H25)
- ・最大津波高さに対する耐水化が完了した施設数 7施設(H25)
- ・非常用発電設備を整備した水再生センター、ポンプ所の施設数 74施設(H25)
- ・整備したNaS電池の容量 20,750kW(H25)

6-4) 地域交通ネットワークが分断する事態

- 災害時において、迂回機能による防災効果が期待できる三環状道路の整備を一層推進し、首都圏の港湾や空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを完成させる必要がある。
(都、国、高速道路事業者／経済・産業、まちづくり)
- 災害時においても交通や物流を確保し、政治・経済等の中枢機能を堅持するとともに、道路閉塞による救助・救援、緊急物資輸送への支障を防止するため、発災後の迅速な輸送経路啓開に向けて、関係機関との連携体制を構築していく必要がある。
(都、国／まちづくり)
- 災害時においては、他県等からの支援が重要となることから、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、広域的な防災性を向上させるため、近隣県市との協議を進めながら都県境の道路を整備していく必要がある。
(都、国／まちづくり)
- 災害時において、緊急交通路（緊急自動車専用路含む。）や緊急輸送道路の機能を確保するため、幹線道路整備に重点的に取り組む必要があるとともに、橋梁の新設・架け替え・耐震化の実施や、道路斜面の安全対策の実施など、道路の防災対策に取り組む必要がある。
(都、国、高速道路事業者／まちづくり)
- 都内には、道路ネットワークの形成等の課題となる踏切が存在しており、踏切が閉鎖されることで、緊急・救急活動の妨げとなることから、道路と交差する鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化する連続立体交差事業に取り組む必要がある。
(都／まちづくり)
- 多摩地域では、ミッシングリンクとなっている区間があり、また、必ずしも幅員が十分でない緊急輸送道路があるなど、災害時に救助・救援活動が遅れる等の懸念があることから、多摩南北・東西道路等の道路ネットワークの形成を進める必要がある。
(都／まちづくり)
- 多摩山間、島しょ地域において、地域住民の生活を支え、災害時には重要な避難路となる道路について、寸断されると迅速な避難や救助、救援活動などが行えなくなるおそれがあることから、現道拡幅や線形改良、代替路などの道路整備を着実に推進し、防災性の向上を図る必要がある。
(都／まちづくり)
- 災害時におけるライフラインの確保や道路閉塞の防止など防災性の向上に加えて、安全で快適な通行空間を確保するため、無電柱化を推進する必要がある。都道においては緊急輸送道路の中でも、災害時の避難や救急活動、物資輸送を担い、防災拠点等を結ぶ第一次緊急輸送道路の無電柱化に取り組む必要がある。特に震災時に一般車両の流入禁止区域の境界となる環状七号線については、重点的に無電柱化を推進していく必要がある。
(都、国／まちづくり)
- 避難場所と緊急輸送道路を結ぶ路線など防災上重要な区市町村道においても、無電柱化を促進する必要がある。
(都、国／まちづくり)
- 災害時においても、液状化の危険性の高い地域にある、緊急輸送道路などのほか、避難所などと緊急輸送道路を結ぶ道路の交通機能を維持するためには、液状化によるマンホールの浮上を抑制する対策を実施する必要がある。
(都／まちづくり)
- 災害時のみならず日常においても道路機能を適切に維持するため、橋梁及びトンネルの予防保全型管理の推進に加え、ICTを活用するなど維持管理を高度化する必要がある。
(都、国／まちづくり)
- 災害時においては、必要な資器材等の確保に時間を要するなど、応急・復旧対策の迅速化が課題となることから、主要幹線道路における陸橋等の高架下を活用して、資器材等を配備した道路防災ステーションの整備を推進する必要がある。
(都／まちづくり)
- 災害時において、鉄道利用者等の安全確保及び輸送機能の維持など安全性の向上を図るため、これまででも高架橋及び橋上駅舎の耐震補強を進めてきたが、未実施箇所について引き続き耐震補強を進める必要がある。
(鉄道事業者／まちづくり)
- 災害時において、鉄道等の交通機関の停止に伴い多数の帰宅困難者が発生した場合は、駅での一時的退避に係る案内、安全な場所への避難誘導等、利用者の保護に努める。
(鉄道事業者／まちづくり)
- 震災時において陸上交通網を補完するため、東京港内で水上輸送基地を整備することにより、陸上、水上の一体的なネットワーク機能を形成していく必要がある。
(都／まちづくり)
- 災害時の活動拠点、防災船着場及び緊急河川敷道路を整備するとともに、スロープや照明の設置、テラスの連続化などの周辺の基盤整備を図ることにより、災害時の輸送体制を強化する必要がある。
(都、国／まちづくり)
- 水上輸送基地を活用することにより、災害時における負傷者、帰宅困難者、物資の輸送体制を強化する必要がある。
(都／まちづくり)

- 空港等について、災害時における緊急物資等輸送拠点としての機能の確保、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保及び飛行中の航空機の安全確保を図るため、管制機能確保に必要となる管制施設等及び最低限必要となる基本施設等の耐震化、液状化対策を実施する必要がある。
(都、国／まちづくり)
- 大規模災害時の救助活動の生命線であり、復興の大動脈となる緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化について、迅速な取組を推進する必要がある。
(都／まちづくり)

(重要業績指標)

- ・三環状道路の整備率 約7割 (H26)
- ・橋梁の耐震補強完了率(国管理) 79% (H24)
- ・緊急輸送道路等の耐震化橋梁数(都管理) 全411橋のうち329橋 (H25)
- ・高速道路の橋脚補強完了率 100% (H26)
- ・踏切除却数(平成36年度までに累計446か所) 387か所 (H26)
- ・区部環状道路、多摩南北道路の整備率 区部環状道路92%、多摩南北道路75% (H26)
- ・新設・架け替え橋梁数(事業中) 5橋 (H26) (平成位29年度までの橋梁整備推進10橋に対する事業化橋梁数)
- ・多摩・山間島しょ地域の道路整備延長 0.4km (H26)
(H29年度までの整備目標延長(約6km)に対する完成又は交通開放した延長)
- ・特定緊急輸送道路沿道建築物の対象建築物約5,000棟のうち耐震診断に着手87% (H26.10)
- ・無電柱化延長 都道における第一次緊急輸送道路 地中化率 28% (H26)
うち環状7号線地中化率 26% (H26)
- ・マンホール浮上抑制対策を実施した道路延長
緊急輸送道路 500km (H25)
避難所、ターミナル駅、災害復旧拠点などと緊急輸送道路を結ぶ道路 399km (H25)

6-5)異常渇水等により用水の供給の途絶

- 首都東京の安定給水を継続するためには、水道需要への対応はもとより、将来の気候変動による影響も踏まえ、厳しい渇水の際にも給水を確保できるよう、安定した水源の確保に取り組む必要がある。
(都／まちづくり)
- 渇水に強い都市にするためには、都民に必要な水を確保しつつ、漏水防止対策、水の循環利用、雨水利用の推進など、水の合理的使用を促進する節水型都市づくりに取り組む必要がある。
(都／まちづくり)
- 産業に、生活にと大量の水を必要とする首都圏においては、2～3年に1回渇水が発生している現状であり、利根川・荒川水系に配置される多目的ダム等の貯水池群をより有効に運用する必要がある。
(国／まちづくり)

(重要業績指標)

- ・10年に1回程度発生する規模の渇水に対応する水源確保率 93% (H25)
- ・ハツ場ダム本体建設工事起工 (H27.2)

7. 制御不能な二次災害を発生させない

7-1)市街地での大規模火災の発生

○ 消防機関は、震災時における大規模火災への対応力強化のための体制、消防水利の整備を推進する必要がある。また、都外からの応援部隊も含め、救出救助機関が円滑に活動を展開するための活動拠点について、都、国、区市町村等が連携して、受け入れ態勢を充実強化する必要がある。

(都、国/行政機能)

○ 震災時の火災予防・被害軽減のため、木造住宅密集地域（整備地域）において、市街地の不燃化や、延焼遮断等に有効な主要な都市計画道路の整備を行うなど、様々な施策を講じ、燃え広がらない・燃えないまちづくりを推進する必要がある。また、円滑な消防活動のため、防火水槽及び深井戸の整備や河川水を消火用水として活用できるように水際へのアクセス性を改善するなど、消防水利の整備を促進することも必要である。

(都、国/行政機能、まちづくり)

○ 都が認定する「東京防災隣組」の活用等により、地域住民による自助・共助の取組を促進し、地域の防災力を向上する必要がある。

(都/行政機能)

○ 消防団の人員確保や消防団装備・訓練の充実強化が必要であり、自主防災組織内での強固な連携、初期消火能力の向上が肝要である。

(都/行政機能)

○ 大規模火災の延焼拡大阻止を迅速に展開するため、緊急通行車両が円滑に通行でき、かつ一般車両の進入を禁止抑制するような体制が必要である。

(都/行政機能)

(重要業績指標)

- ・救出救助活動拠点候補地に対する告示済施設の割合 56% (H26)
- ・住生活基本計画（全国計画）における地震時等に著しく危険な密集市街地の解消面積 0ha (H23)
- ・特定整備路線整備区間数・延長(平成 32 年度までに 28 区間、約 25km を整備)100%事業着手 (H26)
- ・防災訓練参加人員（平成 36 年度までに累計 2,000 万人を目標） 142 万人 (H25)
- ・東京防災隣組の認定団体数 182 団体 (H26)

7-2)海上・臨海部の広域複合災害の発生

○ 港湾のエリアでは、入港船舶の大型化、貨物取扱量・客船利用者数の増加、新規ふ頭の整備、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等といった劇的な変化を迎えており、災害発生時の被害の甚大化を軽減するため、港湾消防体制を強化する必要がある。

(都/行政機能)

○ 津波、高潮等から背後地を防護し、海上・臨海部の広域複合災害の発生を防止・軽減するため、海岸堤防等の整備、耐震対策（地震・津波対策）や高潮対策を推進する必要がある。

(国/まちづくり)

(重要業績指標)

- ・東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率（計画高までの整備と耐震化）(国管理) 100% (H24)

7-3)沿線・沿道の建物倒壊による直接的な被害及び交通麻痺

○ 大規模災害時の救助活動の生命線であり、復興の大動脈となる緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化について、迅速な取組を推進する必要がある。

(都/まちづくり)

○ 震災時における交通の安全と円滑化を図るための対策を検討する必要がある。また、災害応急対策を迅速かつ円滑に実施するため、災害対策基本法に規定する指定機関等が保有する車両で、かつ、災害応急対策や緊急輸送に使用する計画のある車両については、緊急通行車両等の事前届出を行っておくことが望ましい。

(都/行政機能)

○ 沿線・沿道の建物崩壊などによって、都内の信号機の作動に支障が生じるおそれがある。そのため、特に交通量の多い幹線道路から優先順位を付けた上で、信号機用非常用電源設備を整備していくことが求められる。さらに、信号機の信号柱内に信号制御機を密閉する制御機内蔵型信号柱の検討・整備を進めていく必要がある。

(都/行政機能)

(重要業績指標)

- ・特定緊急輸送道路沿道建築物の対象建築物約 5,000 棟のうち耐震診断に着手 87% (H26.10)
- ・停電による信号機の機能停止を防止する信号機用非常用電源設備の整備数 1,633 基 (H26)

7-4) ため池、ダム、防災施設、天然ダム等の損壊・機能不全による二次災害の発生

- 河川施設・砂防施設等が老朽化により機能不全に陥った場合、本来の防災・減災機能を確保できないだけでなく、施設周辺に影響を与えるリスクが高いため、施設が本来の機能を発揮できるように適切に維持管理する必要がある。
(都、国/まちづくり)
 - 特に重要構造物である分水路・地下調節池などの大規模施設において予防保全型管理を推進するとともに、護岸や堤防などの維持管理水準を向上させ、河川施設全体の安全性を高める必要がある。
(都/まちづくり)
- (重要業績指標)

7-5) 有害物質の大規模拡散・流出

- 放射線を使用する医療機関において、引き続き立入検査を実施するとともに、大規模災害時においても、迅速かつ確実に対応できるよう、マニュアルや研修により管理体制を強化していく必要がある。
(都/健康・医療・福祉)
- 放射線使用施設については、施設の入室管理や機器の安全管理を引き続き適正に行うとともに、長期的には施設や機器の老朽化を踏まえ、ソフト・ハード両面から長期的な安全確保を図っていく必要がある。
(都/経済・産業)
- 毒物・劇物による危害の未然防止のため、毒物・劇物保管管理施設への立入検査や講習会等により、保守点検の励行や、事故発生時の対応措置、防災訓練の実施等を指導する必要がある。
(都/健康・医療・福祉)

(重要業績指標)

7-6) 農地・森林等の荒廃による被害の拡大

- 森林の整備に当たっては、山地災害のおそれがある箇所に対し、適切な間伐等の森林整備や総合的かつ効果的な治山対策など、効果的・効率的な手法による災害に強い森林づくりを推進していく必要がある。
(都/経済・産業)
- 東京都内の国有林についても、災害に強い国土基盤の形成等の観点から、地形・地質等の条件を考慮した上で、水源かん養又は山地災害防止の機能の維持増進を特に図るための森林事業を実施していく必要がある。
(国/経済・産業)
- 治山事業により、土砂災害の防止や水源のかん養、生物多様性の保全などの様々な公益的機能を有する森林を保全・再生するとともに、持続的な森林循環（伐採・利用・植栽・保育）により健全な森林を育成していく必要がある。
(都、国/経済・産業)

(重要業績指標)

7-7) 風評被害等による経済等への甚大な影響

- 空港や宿泊施設等において、建物の安全・安心情報の発信を強化することにより、都民や外国人が安心して建物を利用できる環境を整備していく必要がある。
(都/行政機能、情報通信)
- 公共空間、都立施設等にWi-Fiアンテナやデジタルサイネージを整備するとともに、災害時に多言語による災害情報を提供できるように体制を充実強化していく必要がある。
(都/情報通信、経済産業)
- 外国人旅行者に対し、東京の安全性を含めた多様な魅力を積極的にPRしていく必要がある。
(都/情報通信、経済・産業)

(重要業績指標)

8. 大規模自然災害発生後であっても、地域社会・経済が迅速に再建・回復できる条件を整備する

8-1)大量に発生する災害廃棄物の処理の停滞により復旧・復興が大幅に遅れる事態

- 災害廃棄物を仮置きするためのスペースの確保や候補地（必要面積）の選定などが困難であり、また、区市町村におけるがれき処理マニュアルの策定は12区市町村（H26）にとどまっているため、全区市町村ががれき処理マニュアルを早期に策定するよう、震災がれき処理に関する知見等を定期的に情報発信していく必要がある。
（都／環境）
- 首都直下地震等による東京の被害想定によると、最大約4,289万トンのがれきが発生すると想定されており、その大量に発生する震災廃棄物の処理を円滑に進め、迅速・適正な応急対策及び復旧が可能となるよう、区市町村の処理体制構築を支援するとともに、民間団体や近隣自治体との協力体制を構築していく必要がある。
（都／環境）

（重要業績指標）

・がれき処理マニュアルの策定状況 12 区市町村（H26）

8-2)道路啓開等の復旧・復興を担う人材等（専門家、コーディネーター、労働者、地域に精通した技術者等）の不足により復旧・復興が大幅に遅れる事態

- 首都直下地震や東海・東南海・南海の三連動地震等の発生 of 切迫性が指摘されていることも踏まえると、より迅速かつ的確な被災地の救援・復旧活動等のため、TEC-FORCEの活動計画策定等による危機管理体制の強化、派遣に伴う関係機関との連携体制を構築していく必要がある。
（国／行政機能）
- 発災後の道路啓開作業等を円滑に行うため、円滑な重機類の調達に向けた対策が必要である。
（都、国／行政機能）
- 災害時に災害ボランティアコーディネーターが直ちに活動できるよう、スキルを維持する対策を進める必要がある。
（都／行政機能）

（重要業績指標）

・災害ボランティアコーディネーター養成講座の受講割合 27.6%（H26）

8-3)地域コミュニティの崩壊、治安の悪化等により復旧・復興が大幅に遅れる事態

- 震災復興マニュアルの策定については、現在、23区市に留まっており、地域レベルの事前復興の充実に向けた重点的な取組を強化するなど、震災後の迅速な都市復興に向けた、事前の体制整備や事前対策の取組について、区市町村等と連携して推進していく必要がある。
（都／行政機能、まちづくり）
- 「市街地の事前復興の手引」を通じて、地域レベルの復興まちづくり計画の事前検討や復興訓練の実施等、区市町村における事前対策を促進し、迅速な都市復興への取組を強化する。
（都／まちづくり）
- 都立施設の被災による機能の大幅な低下を回避するため、防災上重要な都立施設の耐震化を計画的に進めていく必要がある。
（都／行政機能）
- 警察災害派遣隊の受入れに向けて、活動拠点の確保や的確な運営に向けて検討を進める必要がある。
（都／行政機能）
- 警察の本部庁舎の機能が停止した場合にも、指揮機能を維持するための施設整備等を進めていく必要がある。
（都／行政機能）
- 大規模災害発生時の、迅速かつ適切に生活再建支援業務を実施するため、被災者情報を一元的に管理するシステムを構築する必要がある、そのためには、全区市町村において、罹災証明書発行システムを導入する必要がある。
（都／行政機能）

（重要業績指標）

・震災復興マニュアルを策定している区市町村数 23 団体（H26）

8-4)新幹線等の基幹インフラの損壊により復旧・復興が大幅に遅れる事態

○ 大規模地震発生時における被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、これまでも緊急輸送道路上の橋梁の耐震対策を実施してきたが、未実施箇所について引き続き耐震対策を推進する必要がある。

(国/まちづくり)

○ 新幹線等の迅速かつ適切な災害復旧による輸送の確保を図るため、応急復旧に要する資器材の確保等についてあらかじめ定めておく必要がある。

(鉄道事業者/まちづくり)

(重要業績指標)

- ・ 橋梁の耐震補強完了率 (国管理) 79% (H24)
- ・ 緊急輸送道路等の耐震化橋梁数 (都管理) 全 411 橋のうち 329 橋 (H25)

8-5)広域地盤沈下等による広域・長期にわたる浸水被害の発生により復旧・復興が大幅に遅れる事態

○ 津波・高潮等から背後地を防護し、広域にわたる浸水被害及び多数の死者の発生を防止・軽減するため、また、海岸保全施設の操作従事者の安全確保を最優先するため、陸こうの削減、遠隔制御システムの導入を図り、防災機能強化と効果的な管理運用を推進する必要がある。

(都/まちづくり)

○ 東部低地帯における河川施設については、想定される最大級の地震が発生した場合においても、各河川施設の機能を保持し、津波等による浸水を防止するため、堤防や全水門等の耐震・耐水対策を推進する必要がある。

(都、国/まちづくり)

○ 沿岸部においては、地震・津波、高潮等による浸水への対策を着実に推進するとともに、万一水門・排水機場等が浸水した場合にも、その機能を保持することができるよう、平成24年12月に策定した東京港海岸保全施設整備計画に基づき耐震・耐水対策を推進する必要がある。

(都/まちづくり)

○ 下水道については、下水道管内への津波や高潮などの逆流を防ぐ高潮防潮扉について、遠方制御による自動化を進める必要がある。

(都、国/まちづくり)

(重要業績指標)

- ・ 陸こうの削減数及び遠隔制御システムの導入数 11 箇所 (H25)
- ・ 東部低地帯の河川施設整備計画における耐震・耐水対策の整備率 3% (堤防) 5% (水門等) (H25)
- ・ 東京港海岸保全施設整備計画における耐震・耐水対策の整備率 10% (防潮堤)、0% (水門) (H25)
- ・ 下水道管の高潮防潮扉の自動化完了施設数 14 (H25)

(別紙2) 施策分野ごとの脆弱性評価結果

1) 行政機能(警察・消防等)

【行政機能】

- 国の中央官庁や企業の本社、金融機関の本店等が集積する東京では、それらの機能を支える観点からも、都、区市町村及び国の地方機関などが災害時にも必要な機能を維持することが重要である。そのため、業務継続計画の策定及び継続的な見直しを促進するなど、社会全体の災害対応力を強化する必要がある。また、防災上重要な公共建築物の耐震性を確保するため、一層の対策推進が必要である。
(都、国)
- 多数の町会や自主防災組織が参加する、地震・風水害等を想定した区市町村主催の実動訓練の頻度を増やし、都民の防災意識の高揚を図る必要がある。また、必要な情報を十分に提供するため、地震・津波等の観測・監視の強化や予報精度の向上等を図り、防災情報の改善や適時・的確な提供を進める必要がある。
(都、国)
- 帰宅困難者対策として、一時滞在施設の拡充、備蓄の増強、安全確保後の帰宅支援対策を進める必要がある。また、要配慮者のための特別搬送について、国、首都圏自治体、交通事業者等と連携した体制づくりを行っていく必要がある。
(都)
- 火山対策として、関係機関等での検討を通じて、避難計画等を策定するとともに、観測体制の強化等により、噴火兆候の早期把握を行った上で、関係者間の連絡・連携体制を強化する必要がある。また、富士山噴火による降灰被害についても、国の検討状況を踏まえ、被害を軽減する対策を検討する必要がある。
(都、国)
- 被災者の迅速かつ適切な生活再建のため、全区市町村において、罹災証明書発行システムを導入し、被災者情報を一元的に管理するシステムを構築する必要がある。
(都)
- 区市町村の震災復興マニュアルの策定など、震災後の迅速な都市復興に向けた、事前の体制整備や事前対策の取組について、区市町村等と連携して推進していく必要がある。
(都)

【警察・消防等】

- 複雑多様化する災害に対応するため、地域内の災害活動拠点となる自衛隊、警察、消防施設の耐災害性を強化するとともに、発災時の治安の悪化を防ぐため、警視庁総合指揮所の改修や代替施設の整備を図っていく必要がある。また、道路啓開作業等を円滑に行うための対策が必要であり、道路が使用できなくなった場合の代替手段についても、充実させていく必要がある。
(都、国)
- 自衛隊、警察、消防、海上保安庁等救出救助機関や関係者が連携して、災害対応力強化のため、体制強化、消防水利等の施設整備、資器材の充実強化を推進する必要がある。さらに、多種多様な災害に対応できる人材育成の推進も必要である。
(都、国)
- 救出救助機関の拠点施設において、停電時の非常用電源の確保はもとより、情報通信手段の多様化、システムの高度化、防災気象情報の確実な共有・伝達も重要事項である。また、航空隊ヘリ等を活用した情報収集システムの機能を拡充する必要がある。
(都、国)
- 災害対応力を向上させるため、都外からの応援部隊も含め、救出救助機関が円滑に活動を展開するための活動拠点について、都、国、区市町村等が連携して、受け入れ態勢を充実強化する必要がある。また、実災害を想定した各種訓練を反復実施するとともに、対処計画等を実行性のある充実したものとする必要がある。
(都)
- 地域防災力の向上を図るため、消防団の人員確保や消防団装備・訓練の充実強化が必要である。また、加えて、災害時支援ボランティア、地域版パートナーシップ、自主防災組織等の充実強化に目を向け、地域全体の協力体制、要配慮者支援体制の構築を促進していく必要がある。
(都)
- 震災時には災害応急対策を迅速に展開するため、必要な燃料を確保することや緊急通行車両が円滑に通行でき、かつ一般車両の進入を禁止抑制するような体制が必要である。また、停電や冠水などによる、都内信号機の作動支障に備え、幹線道路から優先順位を付け、信号機用非常用電源設備を整備していくことや、制御機内蔵型信号柱の検討・整備を進めていく必要がある。
(都)

2)健康・医療・福祉

- 建築物について、経済的負担を考慮しながらも着実に耐震化を推進していく必要がある。特に、行政施設、医療施設、社会福祉施設等については、防災上重要な建物でもあることから、速やかに耐震化していく必要がある。
(都、国)
- 高齢者、障害者、外国人、難病患者、乳幼児、妊産婦などの要配慮者について、区市町村による避難行動要支援者名簿の作成・共有化、避難支援プラン(全体計画)・災害時個別支援計画の作成や、研修等の支援及び住民参加による防災訓練など、平時から対策を推進していく必要がある。
(都)
- 医療機関は災害時にも継続的に業務を行えるよう、災害時に備え燃料タンクや自家発電装置の設置の推進、BCPの作成、防災訓練の実施などを行っていく必要がある。また、災害時の通信網の機能麻痺に備え、医療関係機関に多様な通信・情報提供手段を確保して医療救護活動に関する情報連絡網を維持する必要がある。
(都)
- 発災時の道路等のインフラ確保はもとより、道路等が被災しても負傷者や医療従事者を円滑に輸送できるよう、医療施設におけるヘリコプターの緊急離着陸場や防災船着場(防災船着場からの移動経路として、テラスの連続化やスロープ等の整備を含む。)、水上輸送基地の確保・整備を図り、医療機関との一体的な運用や展開場所の確保などを検討していく必要がある。さらには緊急車両、航空機、船舶等の輸送手段を有する関係機関と連携し、広域医療搬送に必要な輸送拠点(SCU)を確保していく必要がある。
(都)
- 大規模災害時に対応できる人材を確保するため、訓練や研修等を通じて医療従事者、東京DMAT隊員などの育成を図るとともに、地域の医療救護活動を支えるリーダーの養成も行っていく必要がある。また、日本赤十字社や医師会・薬剤師会・歯科医師会など、様々な主体による医療救護活動が実施できる体制を整えておく必要がある。さらに東京都災害医療コーディネーターの指示のもと、区市町村災害医療コーディネーターを統括する体制を構築していく必要がある。
(都、医療関連機関・団体)
- 平時から感染症の発生や蔓延^{まん}を防止するための予防接種や、必要に応じた消毒・害虫駆除を実施しておく必要がある。特に、避難所など平時と異なる生活環境下での衛生状況の悪化を防ぐため、避難所における飲料水の安全確保、室内環境の調査・助言・指導、トイレやごみ保管場所の適正管理、下水の排除・処理体制の構築などを行っていく必要がある。
(都)
- 大規模災害により、被災区市町村が平時に使用している火葬場の火葬能力だけでは当該区市町村の遺体の火葬を行うことが不可能になるおそれがあるため、近隣県の火葬場を活用して広域火葬を実施する体制を構築しておく必要がある。
(都)
- 放射線を使用する医療機関や毒物・劇物保管管理施設において、立入検査や講習会等により危害の未然防止を励行するほか、大規模災害時においても、迅速かつ確実に対応できるよう、マニュアル整備や訓練等により管理体制を強化していく必要がある。
(都)

3)情報通信

- 国は、電気通信設備の損壊又は故障等にかかる技術基準について、災害による被災状況等（通信途絶、停電等）を踏まえ適宜見直しを実施しており、各事業者は見直しを踏まえて当該基準への適合性の自己確認を実施する必要がある。
(国、通信事業者)
- 情報通信の停止による応急対策への支障、被災者の混乱等を最小限に抑えるため、通信事業者は、電気通信設備を設置するビルの耐震化や自家用発電機等の配備を行う必要がある。また、携帯電話の通信確保のため、基地局の無停電対策や、移動・可搬型基地局の整備などを実施する必要がある。その際、被災者の通信の復旧に差が出ることがないように、各社が足並みをそろえて対策を推進していく必要がある。
(国、通信事業者)
- 都立施設をはじめ防災関係機関の拠点となる施設において、情報通信手段の多様化や停電時の非常用電源の確保などを推進する必要がある。
(都、国)
- 都内に展開する約1,500の郵便局について、災害に対する安全性の確保に努めるものとし、災害時においては、防災関係機関と相互に密接な連絡及び協力を行う必要がある。また、可能な限り被災地における郵便の業務を維持するため、事業継続計画の実効性を確保できるよう、必要に応じて見直しを行う必要がある。
(郵便事業者)
- 災害時における地域の広報手段として、防災行政無線の整備が進んでいるが、災害時に住民が適切に情報を得るには、テレビ・ラジオ等も有効である。そこで、すでに一部の放送事業者では実施されているが、放送設備のある施設のバックアップ機能強化、自家発電用燃料の確保等を行っていく必要がある。また、都心部においてラジオ放送が確実に聴けるよう、難聴・防災対策としてのラジオ中継局の整備を進める必要がある。
(国、放送事業者)
- 災害時に都から各メディアに対し、被災情報・避難情報等重要な情報を迅速かつ正確に提供する体制の構築が必要である。また、外国人旅行者などに対し、東京の安全性を含めた多様な魅力を積極的にPRしていく必要がある。
(都、国、放送事業者)
- 空港や宿泊施設等において、建物の安全・安心情報の発信を強化することにより、都民や外国人が安心して建物を利用できる環境を整備していく必要がある。また、公共空間、都立施設等にWi-Fiアンテナやデジタルサイネージを整備するとともに、災害時に多言語による災害情報を提供できるように体制を充実強化していく必要がある。
(都)

4) 経済・産業

【金融】

- 東京がニューヨーク、ロンドンと並ぶ国際的な金融センターとしての地位へと復活するため、金融機関や関係行政機関などと連携をとり、大規模地震の発生や地震災害に関する警戒宣言発令を想定した訓練を実施し、金融・決済システムの冗長性や市場全体で実効性のある業務継続体制を整備するなど、東京の金融機関が危機管理を徹底するとともに、安全・安心な商取引環境を確立し、発信する必要がある。

(国、金融機関)

- 東京では銀行92行(全国194行)、生命保険会社39社(全国42社)、損害保険会社50社(全国52社)が本店等を構えている。中央銀行や主要な金融機関等においては、店舗の耐震化やBCPの策定など、分野全体としての事業継続の確保対策が比較的進んでおり、今後とも、強靱な事業継続体制を構築する取組を継続する必要がある。

(国、金融機関)

【産業構造】

- 東京には、多くの企業の本社をはじめ、中小企業やベンチャー企業など様々な企業が集積しており、リスクが発生した場合でも、それら企業が速やかに事業を継続することが、東京のみならず日本を停滞させないこととなる。そのためには、BCPの策定が重要であり、特にサプライチェーンの重要な担い手である中小企業の策定が重要であるものの、都内中小企業(製造業)のBCP策定率は1.6%(策定中を含めて2.7%)(H24)にとどまっている。そのため、普及啓発セミナーの開催、BCP策定支援講座の開催等により、都内中小企業のBCP策定を促進し、危機管理対応能力の向上など、企業の事業継続力を強化する必要がある。

(都)

- 各企業のBCPの実効性を担保するには、ライフラインの確保が重要である。自然災害に対する電気設備の耐性を確保するため、耐性評価等に基づき必要に応じて発電所・送電線網や電力システムの災害対応力強化及び復旧迅速化を図る必要がある。また、耐食性・耐震性に優れたガス管への取替えは約8割(H24)であり、学校・病院等の関係機関と連携しつつ、老朽化対策と併せて着実に推進する必要がある。

(電気事業者、ガス事業者)

【観光】

- 災害時に都から各メディアに対し、被災情報・避難情報等重要な情報を迅速かつ正確に提供する体制の構築が必要である。また、外国人旅行者などに対し、東京の安全性を含めた多様な魅力を積極的にPRしていく必要がある。

(都、国、放送事業者)

- 空港や宿泊施設等において、建物の安全・安心情報の発信を強化することにより、都民や外国人が安心して建物を利用できる環境を整備していく必要がある。また、公共空間、都立施設等にWi-Fiアンテナやデジタルサイネージを整備するとともに、災害時に多言語による災害情報を提供できるように体制を充実強化していく必要がある。

(都)

【農林水産】

- 山地災害危険地区において、特に、避難所や要配慮者利用施設など優先的に保全すべき施設が隣接する危険地区について、積極的に治山事業を推進する必要がある。また、自然災害により被災し、自然回復が困難で二次災害のおそれがある森林については、治山事業により早期に復旧を図る必要がある。

(都)

- 東京都内の国有林についても、災害に強い国土基盤の形成等の観点から、地形・地質等の条件を考慮した上で、水源かん養又は山地災害防止の機能の維持増進を特に図るための森林事業を実施していく必要がある。

(国)

- 島しょ地域の漁業関連施設において、漁協等共同利用施設の老朽化が進行している。災害発生時の港や道路の機能を確保し、二次災害防止、また生産活動の維持や早期回復に向けた耐震化等を支援する必要がある。

(都)

【物流】

- 災害時における迅速かつ円滑な物資調達を図るため、災害時の食料等の調達に係る協定事業者との訓練の実施等により、協定事業者との連携を更に強化していく必要がある。また、その物資を輸送する体制の整備に向けて、大規模な物資を受け入れることが可能な広域輸送基地の追加指定、関係機関の役割分担の明確化及び輸送訓練等を通じた関係機関との連携を図る必要がある。

(都)

- 災害時においても円滑な輸送を確保するため、迂回機能による防災効果が期待できる三環状道路の整備を一層推進し、首都圏の港湾や空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを完成させる必要がある。

(都、国、高速道路事業者)

- 災害時においては、他県等からの支援が重要となることから、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、広域的な防災性を向上させるため、近隣縣市との協議を進めながら都県境の道路を整備していく必要がある。
(都、国)
- 大規模地震発生時に、東京港が広域輸送基地としての役割を着実に果たしていくため、港湾関係者間で共有しておくべき目標、行動及び協力体制について「東京港における首都直下地震発生時の震後行動」を取り決めた。その基本対応パターンに基づく訓練を通じ、重要業務の実施手順の確認、課題の抽出、対応策の立案など、不断の見直しに取り組み、行動計画の完成度を高めていく必要がある。
(都)
- 災害時における事業継続のため、自家給油施設の保有率を高めるなど燃料の備蓄量の確保を促進する必要がある。また、工場・事業所等における自家発電設備の導入や給油機能が停止した際の復旧操作に関するマニュアルの整備、操作の訓練を行うとともに、他社との相互協力による給油体制を整備する必要がある。
(輸送事業者)
- 道路閉塞による救助・救援、緊急物資輸送への支障を防止するため、発災後の迅速な輸送経路啓開に向けて、関係機関との連携体制を構築していく必要がある。
(都、国)
- 災害時における応急復旧業務等を円滑に実施するため、移転を控える築地市場を除く都内10市場への非常用発電機の整備を進め、業務の実施に必要な電源を確保していく必要がある。また、災害時における市場事業の継続性を確保するため、中央卸売市場開設者BCPの適宜見直し及び市場関係業者のBCP策定を推進していく必要がある。
(都)

5)教育・文化

- 都立学校施設及び区市町村立学校施設の耐震化はおおむね完了し、私立学校施設の耐震化についても着実に進んでいる。今後、屋内運動場等のつり天井、照明器具等の非構造部材の落下防止対策を促進し、災害時における被害軽減及び避難所等の安全性の確保を図る必要がある。
(都)
- 学校危機管理計画及び学校危機管理マニュアルの見直しによる内容の充実強化、学校等における防災教育の推進、様々な場面や状況を想定した避難訓練や、宿泊防災訓練等の実践的・体験的な訓練の実施、区市町村及び関係防災機関と連携した防災訓練等の実施を通して、防災対策の普及啓発を推進する必要がある。
(都)
- 災害時に帰宅困難者を受け入れる一時滞在施設や徒歩帰宅者の支援を行う帰宅支援ステーションとしての役割を担う学校等において、災害時にこれらの機能が適切に発揮されるよう関係機関等との連絡体制の確保を図っていく必要がある。
(都)

6)環境

- エネルギー供給の多様化を図るため、災害時のみならず、通常時においても活用できる高効率なコージェネレーションシステムや自家発電機による電力確保など、自立分散型エネルギーの利用拡大に取り組む必要がある。特にオフィス街区では、災害時の地域の自立性向上につなげるため、大規模なコージェネレーションシステムで生み出した熱や電気を建物間や街区で融通するなどの取組を進める必要がある。
(都)
- 災害時における電力の安定供給を図るため、地震による津波や台風等による河川洪水、高潮等に対する電気設備の保全・早期復旧方針を検討するとともに、耐性評価等に基づき必要に応じて発電所・送電線網や電力システムの災害対応力強化及び復旧の迅速化を図る必要がある。
(電気事業者)
- 東京都では、震災に備えて、災害拠点病院、緊急通行車両を対象とした、初動期3日間分の応急対策用の燃料確保が課題となっており、対策を講じていく必要がある。
(都)
- 国は、石油燃料を供給する拠点となる災害対応型中核SS（サービスステーション）に対し、自家発電設備の設置、地下タンクの入替え・大型化等のための費用を支援し、災害対応能力を強化することで、地域の石油製品の安定供給体制の強化を図る必要がある。また、激甚災害時にも製油所から迅速にガソリン等の石油製品の供給を再開すべく、製油所に非常用発電機、非常用通信機器、ドラム缶充填出荷設備の導入を支援する必要がある。
(国)
- 災害廃棄物を仮置きするためのスペースの確保や候補地（必要面積）の選定などが困難であり、区市町村におけるがれき処理マニュアルの策定率は12区市町村（H26）にとどまっているため、全区市町村ががれき処理マニュアルを早期に策定するよう、震災がれき処理に関する知見等を定期的に情報発信していく必要がある。
(都)

7)まちづくり

【都市整備】

- 「市街地の事前復興の手引」を通じて、地域レベルの復興まちづくり計画の事前検討や復興訓練の実施等、区市町村における事前対策を促進し、迅速な都市復興への取組を強化する。
(都)
- 大規模地震時に被害を受けやすい建築物に対する防災対策を推進し、迅速かつ着実に耐震化していく必要がある。また、早期に耐震化が完了するよう都独自の耐震マーク表示制度を更に広報展開するなどして都民の耐震化への意識や気運を一層高めていく必要がある。
(都)
- 震災時の火災予防・被害軽減のため、木造住宅密集地域（整備地域）において、市街地の不燃化や、延焼遮断等に有効な主要な都市計画道路の整備を行うなど、様々な施策を講じ、燃え広がらない・燃えないまちづくりを推進する必要がある。また、円滑な消防活動のため、防火水槽及び深井戸の整備や河川水を消火用水として活用できるように水際へのアクセス性を改善するなど、消防水利の整備を促進することも必要である。
(都、国)
- 震災時の鉄道被害を最小限に抑えるため、主要な鉄道駅や高架橋・トンネル等の鉄道施設の耐震化を進める必要がある。また、大規模災害時の救助活動の生命線であり、復興の大動脈となる緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化について、迅速な取組を推進する必要がある。
(都、国)
- 地下街は地下鉄、隣接ビル、地下通路など多数の施設と連結しており、浸水リスクのある出入口の把握や、浸水後の避難経路の検討など、管理者独自の浸水計画では不十分な点が多く、管理者が連携した取組が不可欠なことから、施設間の連携を強化した既存計画の拡充や高潮による浸水など想定外のハザードを視野に入れた浸水対策計画の充実を図る必要がある。
(都)
- 大規模救出救助活動拠点として機能するような都立の公園については、出入口や園路の整備等防災機能の強化を図り、来園者向けに、案内板や避難サインの設置等により、発災時だけでなく平常時より防災意識を高めていく必要がある。
(都)

【河川／港湾／下水】

- 低地帯や沿岸部においては、これまでも防潮堤・堤防・水門等の河川施設や海岸保全施設の整備及び耐震対策を行ってきたが、東日本大震災を踏まえ、想定される最大級の地震に対応した更なる取組が求められている。
東部低地帯における河川施設については、想定される最大級の地震が発生した場合においても、各河川施設の機能を保持し、津波等による浸水を防止するため、堤防や全水門等の耐震・耐水対策を推進する必要がある。
東京港沿岸部における海岸保全施設については、最大級の地震に伴い発生する津波や高潮による浸水を防ぐため、平成24年12に策定した東京港海岸保全施設整備計画に基づき、防潮堤及び内部護岸の耐震対策のほか、水門及び排水機場の耐震・耐水対策等を推進する必要がある。
(都、国)
- 伊勢湾台風級の高潮に備え、防潮堤や護岸等の高潮防御施設の整備を推進する必要がある。また、隅田川等の主要河川については、大地震に対する安全性等の向上を図るため、スーパー堤防等の整備を推進する必要がある。
(都、国)
- 災害時の活動拠点及び防災船着場、緊急河川敷道路を整備するとともに、スロープや照明の設置、テラスの連続化などの周辺の基盤整備を図ることにより、災害時の輸送体制を強化する必要がある。
(都、国)
- 荒川と隅田川に囲まれた地盤の低い江東三角地帯を大地震による護岸損壊に伴う水害から守るため、江東内部河川のうち、地盤が特に低い東側地域では、水門等で河川を閉め切り平常水位を低下させる水位低下方式による整備を推進し河川環境にも配慮した河道整備を行い、地盤が比較的高い西側地域の河川では、既存護岸の耐震補強を行う必要がある。
(都、国)
- 時間50ミリ降雨に対応した治水安全度を向上させるとともに、「東京都豪雨対策基本方針（改定）」において、区部は時間75ミリ、多摩部は時間65ミリに目標を設定したことを受け、地域の特性に合わせた取組を明らかにした「流域別豪雨対策計画」を定め、河川や下水道の整備、流域対策やまちづくり対策などを推進する必要がある。
(都)
- 時間50ミリを超えるような局地的集中豪雨により、一部の地域で浸水被害が発生している。また、近年、都市機能の高度化に伴い、地下街などの地下空間が増加し、水害に対する脆弱性が高まっている。降雨特性や、浸水被害の発生状況等を踏まえて下水道の整備水準のレベルアップに基づく下水道幹線等の施設整備を行うなど新たな対策を進め、水害対策の強化を図る必要がある。
(都、国)
- 河川では、護岸等を整備するとともに、調節池等の施設を完成させ、都内全域の調節池貯留量を拡大するなどして、浸水被害を軽減する必要がある。
(都、国)

- 下水道から河川への放流量の段階的増量や広域調節池と下水道幹線の接続等、河川と下水道の連携策を推進する必要がある。
(都)
- 河川水位、雨量情報の提供、洪水予報等の防災情報の発信、浸水予想区域図の作成、公表等の避難役立つ情報の充実をより一層図る必要がある。
(都、国)
- 土石流やがけ崩れの危険性が高い箇所や過去に災害が発生した箇所において、砂防えん堤や法枠工などの砂防施設の整備を推進する必要がある。この内、土砂災害特別警戒区域内の避難所や病院等のうち移転等が困難な施設においては、施設の状況に応じて土砂災害対策施設の整備を優先的に推進する必要がある。
(都、国)
- 土砂災害に対して、区市町村と連携し、危険な箇所を住民に周知するとともに、警戒避難体制の確立に向け、土砂災害防止法に基づく基礎調査結果の公表や土砂災害警戒区域等の指定を推進していく必要がある。
(都、国)
- 河川施設・砂防施設等が老朽化により機能不全に陥った場合、本来の防災・減災機能を確保できないだけでなく、施設周辺に影響を与えるリスクが高いため、施設が本来の機能を発揮できるように適切に維持管理する必要がある。
(都、国)
- 特に重要構造物である分水路・地下調節池などの大規模施設において予防保全型管理を推進するとともに、護岸や堤防などの維持管理水準を向上させ、河川施設全体の安全性を高める必要がある。
(都)
- 円滑な消防活動のため、河川水を消火用水として活用できるように、水際へのアクセス性を改善するなど、消防水利の整備を促進することも必要である。
(都、国)
- 島しょ地域において津波到達までに高台等への避難が困難な港については、津波避難タワー等の整備を推進する必要がある。また、発災時の応急・復旧活動に必要な人員や緊急物資等の輸送機能を確保するため、港湾・漁港施設等の耐地震・耐津波性能を向上させる必要がある。
(都)
- 火山被害が想定される島しょ地域においては、「火山砂防事業」として、土石流を対象とした堆積工などのハード対策や、監視観測機器の整備等のソフト対策を行っていく必要がある。
(都)

【水道／下水道】

- 災害時において水道施設の機能を維持し、安定した給水の確保を図るため、水源から給水に至る水道システム全体の耐震化とバックアップ機能の強化を進めるほか、浄水場や給水所等への自家発電設備の整備による電力の自立化や、浸水被害が生じるおそれのある水道施設については出入口等に止水堰の設置、施設のかさ上げ等の浸水対策を実施し、施設の災害対応力を強化する必要がある。
(都)
- 災害時における水道管路の断水被害を最小限にとどめ、可能な限り給水を確保するには、管路の耐震化を行うことが重要である。管路全体の耐震継手化率は35%（H25年度末）となっており、また、首都中枢機関、救急医療機関等への管路の耐震継手率は70%（H25年度末）、避難所・主要な駅の給水管の耐震化率は31%（H25年度末）私道内給水管耐震化率は35%（H25年度末）となっている。管路の耐震化には、多くの期間と費用を要することから、引き続き、優先度を考慮して、耐震継手率の向上を図るとともに、すべての水道施設の耐震化を進めていく必要がある。
(都)
- 災害時におけるトイレ機能を確保するため、避難所等に加えてターミナル駅や災害復旧拠点などの排水を受け入れる下水道管の耐震化を進めていく必要がある。
(都)
- 災害時においても液状化の危険性の高い地域にある道路の交通機能を維持するためには、避難所やターミナル駅などと緊急輸送道路を結ぶ道路を対象に液状化によるマンホール浮上を抑制する対策を実施する必要がある。
(都)

【交通】

- 大規模地震発生時における被害を軽減するとともに、物流ネットワークの維持もしくは早期復旧のため、幹線道路ネットワークの整備、緊急輸送道路等の橋梁の新設・架け替え・耐震補強の実施、道路斜面の安全対策、無電柱化の推進、水上輸送基地の整備・拡充、東京港の耐震強化岸壁の整備、空港施設の耐震化など、道路・港湾・空港等の災害対応力を強化するとともに、発災後の迅速な輸送経路啓開に向けて、引き続き関係機関との連携体制の充実を図っていく必要がある。
(都、国)
- 災害時において、迂回機能による防災効果が期待できる三環状道路の整備を一層推進し、首都圏の港湾や空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを完成させる必要がある。
(都、国、高速道路事業者)
- 災害時においては、他県等からの支援が重要となることから、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、広

域的な防災性を向上させるため、近隣縣市との協議を進めながら都県境の道路を整備していく必要がある。

(都、国)

- 多摩地域では、ミッシングリンクとなっている区間があり、また、必ずしも幅員が十分でない緊急輸送道路があるなど、災害時に救助・救援活動が遅れる等の懸念があることから、多摩南北・東西道路等の道路ネットワークの形成を進める必要がある。

(都)

- 多摩山間、島しょ地域において、地域住民の生活を支え、災害時には重要な避難路となる道路について、寸断されると迅速な避難や救助、救援活動などが行えなくなる恐れがあることから、現道拡幅や線形改良、代替路などの道路整備を着実に推進し、防災性の向上を図る必要がある。

(都)

- 首都直下地震などの震災時において、高齢者、障害者等が避難場所へ安全に移動できるよう、避難道路等における都道のバリアフリー化を完了させる必要がある。

(都)

- 災害時におけるライフラインの確保や道路閉塞の防止など防災性の向上に加えて、安全で快適な通行空間を確保するため、無電柱化を推進する必要がある。都道においては緊急輸送道路の中でも、災害時の避難、救急活動及び物資輸送を担い、防災拠点等を結ぶ第一次緊急輸送道路の無電柱化に取り組む必要がある。特に震災時に一般車両の流入禁止区域の境界となる環状七号線については、重点的に無電柱化を推進していく必要がある。

(都、国)

- 災害時において、鉄道利用者の安全確保及び輸送機能の維持などの安全性向上を図るため、これまでも高架橋及び橋上駅舎の耐震補強を進めてきたが、未実施箇所について引き続き耐震補強を進める必要がある。また、鉄道等の交通機関の停止に伴い多数の帰宅困難者が発生した場合は、駅での一時的退避に係る案内や安全な場所への避難誘導等、利用者の保護に努める。

(鉄道事業者)

- 耐震化が完了していない空港等について、災害時における緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保及び飛行中の航空機の安全確保を図るため、管制機能確保に必要な管制施設等及び最低限必要となる基本施設等の耐震化を進めていく必要がある。

(都、国)