

大規模事故対策編

目 次

I 道路事故対策計画

第 1 章 総 則		1
第 1 節	関係機関の業務の大綱	1
第 2 節	過去の顕著な事故	2
第 3 節	予想される事故と地域	3
第 2 章 災害予防計画		4
第 1 節	道路構造物の災害予防	4
第 2 節	道路管理者等の防災体制の整備	4
第 3 節	危険物流出等に備えた資機材等の整備	4
第 4 節	防災訓練	5
第 5 節	道路トンネル事故の予防対策	5
第 6 節	関係機関との相互連携体制の整備	5
第 3 章 災害応急対策計画		7
第 1 節	情報の収集・伝達	7
第 2 節	応急体制	7
第 3 節	危険物等の流出・散乱に対する応急措置	8
第 4 章 災害復旧計画		10
第 1 節	災害復旧計画	10
第 2 節	施設の復旧	10
第 3 節	安全性の確認	10
第 4 節	被害者等へのフォロー	10
第 5 節	再発防止策の検討	10

II 鉄道事故対策計画

第 1 章 総 則		11
第 1 節	過去の主な事故（死負傷者を伴うもの）	11
第 2 節	予想される事故と地域	12
第 2 章 災害予防計画		13
第 1 節	防災体制の整備	13
第 2 節	鉄道交通の安全対策	14
第 3 節	応急対策用資機材等の整備	14
第 4 節	防災訓練	14
第 5 節	関係機関との相互連携体制の整備	14
第 3 章 災害応急対策計画		15
第 1 節	情報連絡体制の整備	15
第 2 節	応急体制	15

Ⅲ 航空機事故対策計画

第 1 章 総 則		18
第 1 節	過去の顕著な災害	18
第 2 節	予想される事故と地域	19
第 2 章 災害予防計画		20
第 1 節	防災体制の整備	20
第 3 章 災害応急対策計画		21
第 1 節	防災体制の整備	21
第 2 節	応急対策	22

大規模事故対策編の構成

この計画は、「災害対策基本法」第42条の規定により、市民の生命、身体及び財産を一般災害から保護するために、市及び防災機関が行うべき市地域に係る「大規模事故対策の大綱」（「共通対策編」で定めたものを除く）を定めるものとする。

「大規模事故対策編」は、以下のとおり、「Ⅰ 道路事故対策計画」、「Ⅱ 鉄道事故対策計画」及び「Ⅲ 航空機事故対策計画」から構成する。

なお、Ⅱ鉄道事故対策計画及びⅢ航空機事故対策計画における災害復旧計画については、Ⅰ道路事故対策計画に準ずるものとする。

Ⅰ 道路事故対策計画

章	記 載 内 容
第1章 総則	関係機関の業務の大綱、過去の顕著な事故、予想される事故と地域
第2章 災害予防計画	道路構造物の災害予防、道路管理者等の防災体制の整備、危険物流出等に備えた資機材等の整備、防災訓練、道路トンネル事故の予防対策、関係機関との相互連携体制の整備
第3章 災害応急対策計画	情報の収集・伝達、応急体制、危険物の流出等に対する応急措置
第4章 災害復旧計画	災害復旧計画の策定、施設の復旧、安全性の確認、被害者等へのフォロー、再発防止策の検討

Ⅱ 鉄道事故対策計画

章	記 載 内 容
第1章 総則	過去の主な事故、予想される事故と地域
第2章 災害予防計画	防災体制の整備、鉄道交通の安全確保、応急対策用資機材等の整備、防災訓練、関係機関との相互連携体制の整備
第3章 災害応急対策計画	情報連絡体制の整備、応急体制
(災害復旧計画)	(Ⅰ 道路事故対策計画 第4章「災害復旧計画」に準ずる)

Ⅲ 航空機事故対策計画

章	記 載 内 容
第1章 総則	過去の顕著な事故、予想される事故と地域
第2章 災害予防計画	防災体制の整備
第3章 災害応急対策計画	情報の収集・伝達、応急対策
(災害復旧計画)	(Ⅰ 道路事故対策計画 第4章「災害復旧計画」に準ずる)

Ⅰ 道路事故対策計画

第1章 総 則

市内の市道、県道、国道及び高速道路等の道路において、自然災害、車両の衝突、車両火災、道路構造物の破壊等により多数の死傷者を伴う大規模な事故が発生した場合に、迅速に負傷者を救出し被害の軽減を図るため、市、県及び防災関係機関がとるべき行動を定める。

第1節 関係機関の業務の大綱

防災関係機関が処理すべき業務の大綱は、以下のとおりとする。

機 関 名	処理すべき業務
市	ア 事故状況の実態の把握及び的確な情報の収集並びに関係防災機関への連絡通報に関すること イ 被災者の救出、救護（搬送・収容）に関すること ウ 事故拡大防止のための消火その他消防活動に関すること エ 警戒区域の設定及び立入制限、現場警戒並びに付近住民に対する避難指示に関すること オ 県又は他の市町に対する応援要請 カ 関係防災機関との調整に関すること
道路管理者 （国土交通省中部地方整備局、県、市、中日本高速道路株式会社）	ア 管理道路の災害予防に関すること イ 管理道路の防災体制の整備に関すること ウ 事故発生時の道路通行禁止と制限及び道路交通の確保に関すること エ 道路施設の二次災害の阻止及び復旧に関すること
県	ア 的確な情報の収集・把握及び関係防災機関への連絡通報に関すること イ 自衛隊や他の地方公共団体等に対する応援要請に関すること ウ 国、市町及び防災関係機関との連絡調整に関すること エ 医療救護体制の確保に関すること
警察 （藤枝警察署）	ア 災害関係情報の収集及び伝達 イ 被害実態の早期把握 ウ 負傷者等の救出救助 エ 緊急交通路の確保等交通上の措置 オ 避難誘導及び二次災害の防止措置 カ 検視及び行方不明者の捜索 キ 市民の安全確保と不安解消のための広報 ク 関係機関の行う災害復旧への協力 ケ その他必要な警察業務
国土交通省 中部地方整備局	ア 事故状況の収集・把握及び関係防災機関への連絡通報に関すること イ 関係防災機関との調整に関すること
静岡地方気象台	ア 気象、地象、地動及び水象の観測並びにその成果の収集及び発表 イ 気象、地象（地震にあつては地震動に限る。）及び水象の予報及び警報 ウ 気象、地象及び水象に関する情報の収集及び発表 エ 気象業務にかかわる各種の研究 また、これらの業務を適切に実施するため、気象庁は気象、地象、水象に関する各種観測網及び予報、警報等を発表、伝達する各種組織など、所要の施設及び体制を整備する。

消防機関	ア 救助・救出用資材、車両等の整備 イ 救急隊員、救助隊員の知識、技術の向上、救急救命士の育成 ウ 事故発生時の医療機関との情報相互伝達体制の確立 エ 携帯電話からの119番通報に対的確に対応できる体制の確立
医療機関	搬送患者を効率よく受け入れるための情報伝達体制の確立
建設事業者	事故災害対応に必要な資機材の備蓄状況の把握

第2節 過去の顕著な事故

市内において、大規模な事故は発生していないが、過去には、県内外で多数の死傷者を出す事故が発生している。

<県内外における顕著な事故>

1 東名日本坂トンネル火災事故

- 1979年（昭和54年）7月11日18時40分ごろ、東名高速道路日本坂トンネル下り（現在は上り右ルート）トンネル内で乗用車2台と油脂を積んだトラック4台が絡む追突事故が発生した。
- 直前に前方で事故が起き、トンネル内で事故渋滞が発生していたが、これに気がついた大型トラックAが急ブレーキをかけた。しかし、後続の鋼材10トン積んだ大型トラックBが前方不注意でよけきれずAに追突。この大型トラックBに乗用車サニーが追突。後ろを走っていた乗用車セドリックは追突した3台を左へ避けて大型トラックBの側部に接触して停車。乗用車の後ろを走っていた、合成樹脂を積んでいた大型トラックCはなんとか停車したが、これに松脂を積んだ大型トラックDが時速100キロで追突した。Dによって大型トラックCは前に押し出された。サニーは大型トラックCに押されて大型トラックBの下部に車体全体がめり込み、セドリックは車体後部をCに潰され、漏れたガソリンが発火。
- 上記の多重衝突で、大型トラックBとDの運転手、サニーの2名が即死。セドリックの3名も脱出できず焼死。あわせて7名が死亡し2名が負傷した。
- 合成樹脂や松脂といった可燃性の強い積載物も災いし、火はトンネル内で先をふさがれた後続車に次々に燃え広がった。
- トンネルはスプリンクラーや排煙装置など当時最新の消火設備を備えていたが、火災の勢いが強すぎて役に立たなかった。死亡者以外のドライバーや同乗者たちは全員無事に避難できたが、鎮火まで65時間を要し、173台の自動車が焼失するという大火災となった。日本の道路トンネルにおける火災として史上最悪の重大事故である。
- 火災時にマスコミ各社の取材陣は静岡口に集中し、取材を試みたが、風向き関係で静岡口からの排煙が続いておりトンネルの中に入ることができなかった。しかし静岡放送のカメラマン（浜岡原子力発電所からの取材帰り）や静岡第一テレビ（同年7月1日開局）のカメラマンが焼津口からの取材を敢行、トンネル内に進入し火災直後の貴重な映像を納めた。その映像から判明したのは、火災の影響で照明が消えたためトンネル内は暗闇だったこと、スプリンクラーがまったく役に立っていなかったこと、焼け爛れたトンネル内装、そして他からの放水が無い中懸命に消火活動を行っていた消防隊員の姿であった（静岡側は取材陣と同じく入り口付近で足止め）。

2 熊野町ジャンクション火災事故

- 2008年（平成20年）8月3日5時52分、首都高速5号池袋線下り走行中のタンクローリーが、熊野町ジャンクション内の急な右カーブを曲がりきれずに横転し、左側側壁に衝突炎上する事故が発生した。
- タンクローリーはガソリン16キロリットルと軽油4キロリットルを輸送中であった。
- 運転手は腰を強く打ち重傷、積荷は5時間半あまりに渡って炎上し、11時34分に鎮火した。
- 火災の熱により上下2階建構造で上を走る上り線の路面がゆがみ、鉄製の橋桁が長さ40mに

渡って変形、最大60cm沈み込んだ。また、熊野町ジャンクションの近隣のマンションの外壁が火災の熱で焼けるという単独車両としては国内史上最大規模の損壊事故となった。

3 豊浜トンネル崩落事故

○1996年（平成8年）2月10日午前8時10分頃、国道229号（北海道後志管内古平町）豊浜トンネルの古平町側の坑口付近において岩盤（最大高さ70m・最大幅50m・最大厚さ13m・体積11,000m³・重さ27,000tと推計）が崩落。トンネル内を走行中だった北海道中央バスの積丹町余別発小樽駅前行き路線バス（乗客18名、運転手1名）と、後続の乗用車（1名乗車）の2台が直撃を受け、20名全員が死亡した。

4 飛騨川バス転落事故

○1968年（昭和43年）8月18日、岐阜県加茂郡白川町の国道41号において、乗鞍岳へ向かっていた観光バス15台のうち、岡崎観光自動車所有の2台のバスが、集中豪雨に伴う土砂崩れに巻き込まれて増水していた飛騨川に転落し、乗員・乗客107名のうち104名が死亡した。

第3節 予想される事故と地域

1 市内の道路状況

（令和5年4月1日現在）

道路の種類	路線数	実延長(km)
高速自動車国道	2	14.3
一般国道	1	15.0
県道	20	131.7
市町道	3,602	1,055.2
合計	3,625	1,215.0

2 市内の交通量

市内で交通量の多い道路は、東名高速道路（焼津～吉田で約37,700台/日）、新東名高速道路（藤枝岡部～島田金谷で約52,800台/日）、国道1号藤枝バイパス（谷稲葉付近で約36,600台/日）、県道島田岡部線（県道381号）（青木二丁目付近で約17,300台/日）である。

3 市内の交通事故件数等

令和5年中に市内で発生した交通事故は630件で、死者数は4人となっている。

4 予想される道路事故の態様

市内で発生が予想される道路事故には、落石・土砂崩れといった自然災害に起因するもの、道路構造物の破損に起因するもの、大規模な交通事故によるものなどが想定され、態様としては以下のものが考えられる。

要因	想定される事故
自然災害等に起因するもの	<ul style="list-style-type: none"> 落石・土砂崩れ等の道路法面の崩壊 河川の増水、津波等による橋りょう・道路の流失
大規模な交通事故等に起因するもの	<ul style="list-style-type: none"> トンネル内での車両火災 道路上での危険物等の漏洩 バスの転落等事故
その他	<ul style="list-style-type: none"> 沿道での大規模火災等

第2章 災害予防計画

第1節 道路構造物の災害予防

交通危険箇所の解消を図るため災害防除事業を実施するとともに、日常的に道路パトロールを実施し、事前通行規制の実施など災害の未然防止に努め、災害が発生した場合は、早急に交通確保のため応急措置を実施する。

また、災害による交通量の変化、地形の変化、道路敷外からの落石に対する処置等を勘案し、通行危険箇所の解消に努めるものとする。

■道路・橋りょうの現況（資料編9-9）

■市道・橋りょうの内訳（資料編9-10）

第2節 道路管理者等の防災体制の整備

実施主体	内容
市	防災関係機関相互の情報伝達体制の整備
消防機関 (志太消防本部)	ア 情報連絡体制の整備 イ 救助・救急活動に必要な車両及び救急救助用資機材の整備
道路管理者 (国土交通省中部地方整備局、県、市、中日本高速道路株式会社)	ア 情報連絡体制の整備 イ 安全設備等の整備 ウ 防災体制の確立（情報連絡を含む） エ 異常気象時の通行規制区間の指定 オ 通行規制の実施及び解除 カ 通行規制の実施状況に関する広報 キ 防災訓練の実施
県	防災関係機関相互の情報伝達体制の整備
警察 (藤枝警察署)	ア 情報連絡体制の整備 イ 防災体制の確立（情報連絡を含む） ウ 通行の禁止等の措置 エ 信号機等の点検
静岡地方気象台	ア 気象観測予報体制及び地震・津波、火山監視体制の整備等 イ 気象等の防災情報の提供等 ウ 気象知識等の普及
国土交通省 中部地方整備局	防災関係機関相互の情報伝達体制の整備
医療機関	ア 情報連絡体制の整備 イ 応急救護用医療品、医療資機材等の確保体制の整備
建設事業者	ア 情報連絡体制の整備 イ 応援業務に関連する情報連絡体制の整備 ウ 応援業務に必要な資機材の備蓄状況の把握

第3節 危険物流出等に備えた資機材等の整備

道路管理者等は、危険物等の流出時に的確な防除活動を行うことができるよう、資機材の整備に努めるものとする。

また、特に危険物等の運搬事業者に対しては、運搬車両の安全対策及びイエローカード（化学物質の有毒性、事故発生時の応急措置、緊急連絡先等を記載したカード）の携行の普及促進等を図るものとする。

第4節 防災訓練

市、防災関係機関は、市、防災関係機関、道路管理者及び地域住民等が相互に連携し、消火、救助・救出等について、より実践的な防災訓練を実施するものとする。

第5節 道路トンネル事故の予防対策

1 主要なトンネルの現状

本市にある防災上重要なトンネル（延長2km以上又はトンネル等級A以上）は、6箇所である。

トンネル内での追突事故及びこれに伴う車両火災事故は、大きな人的、物的被害をもたらす恐れがあることから、道路管理者等は事故防止のため設備及び体制の整備に努める。

市内の長大トンネル

名称	管理者	路線名	延長 (m)	トン ネ ル 等 級	非常用施設の有無						
					非 常 電 話	ボ タ ン 通 報	火 災 検 知 器	非 常 警 報 装 置	消 火 器	消 火 栓	誘 導 表 示 板
谷稲葉トンネル	静岡国道事務所	(国) 1号	1,405	A	○	○	○	○	○	○	○
岡部トンネル(上り)	中日本高速道路(株)	新東名 高速道路	2,653	AA	○	○	○	○	○	○	○
岡部トンネル(下り)	中日本高速道路(株)	新東名 高速道路	2,612	AA	○	○	○	○	○	○	○
助宗トンネル(下り)	中日本高速道路(株)	新東名 高速道路	478	A	○	○	-	-	○	○	○
大草トンネル(上り)	中日本高速道路(株)	新東名 高速道路	2,655	AA	○	○	○	○	○	○	○
大草トンネル(下り)	中日本高速道路(株)	新東名 高速道路	2,679	AA	○	○	○	○	○	○	○

2 事故防止対策

ア 道路管理者は、トンネルにおける消火、警報設備等の整備及び作動状況の点検並びに関係機関の連絡協調体制について改善に努めるものとする。

イ 大規模車両火災等を未然に防止するため、爆発性又は易燃性を有する物件その他の危険物を運搬する車両に対する安全運送の確保の指導取締りの強化に努めるものとする。

ウ 道路利用者、運行管理者等に対する安全運転の励行、車両及び積荷の点検整備等の指導を行うとともに、広報等に努めるものとする。

エ 道路管理者、警察及び消防機関等は交通量、トンネルの形状等により災害対策の必要性の高いトンネルについて、定期的に合同の防災訓練の実施に努めるものとする。

第6節 関係機関との相互連携体制の整備

1 連絡窓口の明確化

関係防災機関は、事故情報、被害状況及び各機関の応急対策の実施状況等の情報を相互に共有し、情報の欠落や錯綜等を未然に防止するため、連絡窓口等をあらかじめ明確にしておくこととする。

2 防災訓練の合同実施

道路管理者、消防、警察棟防災関係機関は、合同で防災訓練を実施し、情報の伝達、交通規制、救助・救出活動等における道路事故災害応急対策の特性及び職務分担について、周知徹底を図るものとする。

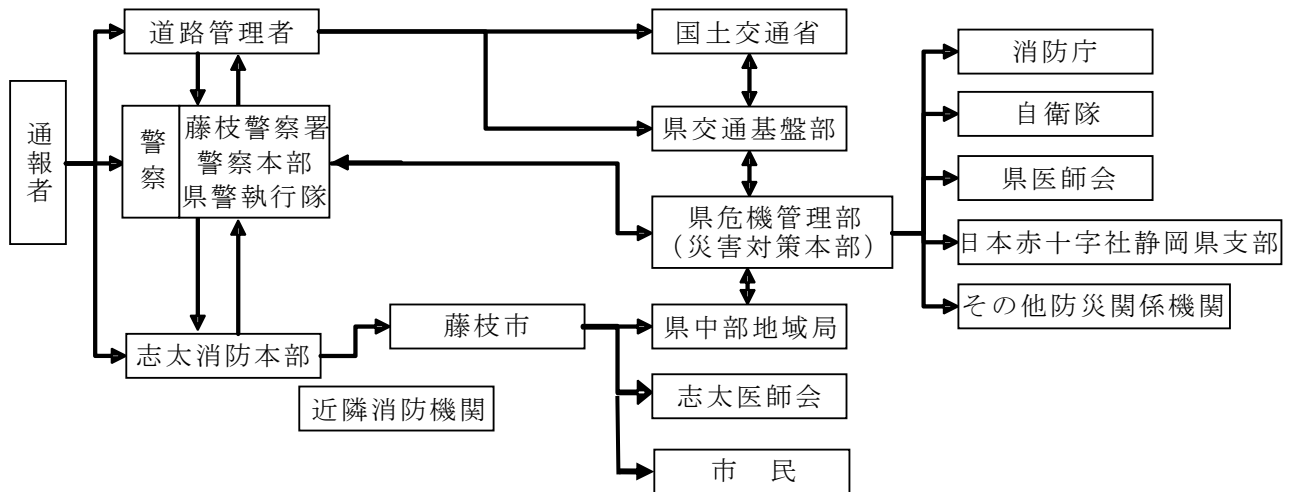
第3章 災害応急対策計画

事故の状況に応じて、配備職員の参集あるいは職員の増員、情報収集体制の確立、災害対策本部の設置など、必要な体制をとる。

第1節 情報の収集・伝達

- ア 災害の発生状況及び被害の状況を収集し、把握できた内容を関係部局、関係機関と共有する。迂回路などの情報と併せて随時市や道路管理者のホームページに掲載するとともに、広報活動を行う。
- イ 市及びその他防災関係機関は、被災者の家族等のニーズを十分把握し、道路災害の状況、安否情報、医療機関などの情報、それぞれの機関が講じている施策に関する情報、交通規制等被災者等に役立つ正確かつきめ細やかな情報を適切に提供する。

<情報連絡系統図>



第2節 応急体制

1 市の体制

(1) 配備体制

(共通対策編 第3章災害応急対策計画 「第3節 職員の動員計画」に準ずる。)

(2) 災害対策本部

連絡を受けた事故が、多数の死傷者等を伴う大規模事故又は大規模事故に移行する恐れがある場合で、市長が必要と認めるときは、災害対策本部を設置する。災害対策本部の運営については「藤枝市災害対策本部設置運営要領」による。

2 防災関係機関

防災関係機関は、次の事項を処理する。

実施主体	内 容
市	ア 現地における応急的医療施設及び収容施設等の設置並びに管理 イ 死傷者の捜索、救出、搬出及び災害現場の警戒並びに関係機関の実施する搬送等の調整 ウ 遺体の措置 エ 道路の応急復旧

道路管理者 (国土交通省中部地方整備局、県、市、中日本高速道路株式会社)	<p>ア 負傷者の救助及び消火活動の実施のために必要な協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要交通路（迂回路）の確保 ・災害時における通行の禁止又は制限 <p>イ 道路施設の応急復旧活動に関すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路の応急復旧 ・類似災害の再発防止のための被災箇所以外の道路施設に関する緊急点検の実施
警察 (藤枝警察署)	<p>ア 災害関係情報の収集及び伝達</p> <p>イ 被害実態の早期把握</p> <p>ウ 負傷者等の救出救助</p> <p>エ 緊急交通路の確保等交通上の措置</p> <p>オ 避難誘導及び二次災害の防止措置</p> <p>カ 検視及び行方不明者の捜索</p> <p>キ 市民の安全確保と不安解消のための広報</p> <p>ク 関係機関の行う災害復旧への協力</p> <p>ケ その他必要な警察業務</p>
県（災害対策本部）	<p>ア 防災対策の総合調整</p> <p>イ 情報収集、発信、広報</p> <p>ウ 関係機関への支援要請</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自衛隊への災害派遣要請 ・消防庁、他都県等への支援要請 ・医療機関等への協力要請 ・消防庁への緊急消防援助隊の出動要請 ・その他関係機関への応援要請 <p>エ 2次災害等発生防止措置</p> <p>オ 消防庁への報告</p> <p>カ 広報に関する事項</p>
県（現地災害対策本部）	<p>ア 消火活動に関する調整</p> <p>イ トリアージ及び救急医療活動に係る調整</p> <p>ウ 負傷者搬送に係る調整</p> <p>エ 負傷者数の把握及び搬送先医療機関等に係る調整</p> <p>オ 被災者情報に関すること</p> <p>カ 広報に関すること（緊急を要する事項）</p> <p>キ 遺体措置に関する調整</p> <p>ク その他必要な活動</p>
消防機関 (志太消防本部)	<p>ア 消火活動</p> <p>イ 被災者の救出、救護</p> <p>ウ 負傷者の医療機関への搬出</p>
医療機関	<p>ア 救護所の開設</p> <p>イ 負傷者に対する医療処置</p> <p>ウ 患者搬送</p>
建設事業者	負傷者の救助及び消火活動の実施のために必要な協力

第3節 危険物等の流出・散乱に対する応急措置

危険物等の流出・散乱が確認された場合又は想定される場合は、以下の措置を行う。

1 拡散防止措置等

区 分	内 容
流出危険物の拡散防止及び除去	<ul style="list-style-type: none"> ・警察及び消防は、危険物等の運搬車両に備えてあるイエローカードまたは運搬車両の所属事務所から流出危険物の名称、性状、毒性等の状況を把握する。 ・輸送業者及び消防、警察、道路管理者は連携して、危険物の防除作業を実施し、拡散防止に努める。
二次災害の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・消防機関等は、流出危険物から発生する可燃性ガス及び有毒ガスの検知を行い、火災及び健康被害、環境汚染防止等を行う。 ・流出危険物による飲料水汚染の可能性がある場合には、県及び河川管理者等は、水道水取水機関に直ちに連絡し、取水制限等の措置をとる。 ・流出危険物による河川海域等の公共用水域、地中及び大気汚染の可能性がある場合には、河川管理者及び保健所等は必要に応じて環境調査を実施する。 ・必要に応じて付近住民等の避難誘導等を行う。

2 住民の安全確保

- 危険物等が流出・散乱した場合は、有毒物質等の拡散等により影響のある地域に対して、付近の住民などの避難、区域への立入禁止等の必要な措置をおこなう。また付近の住民などを避難させる際には、安全な地域に指定避難所等を開設する。
- 災害の概要及び警戒区域の指定状況、規制の内容（「中毒危険」、「退去命令」、「火気の使用禁止」等）の情報を広報する。
- 危険物の処理が終了し、安全が確認された場合、速やかに警戒区域を解除すると共に、その旨広報する。

第4章 災害復旧計画

第1節 災害復旧計画

関連する他の施設の被災状況・応急復旧状況及び既存の整備計画等の動向を踏まえ、関連する部局や他機関との調整を図った上で、迅速かつ計画的な災害復旧計画を策定する。

第2節 施設の復旧

施設の管理者は、災害による地域の社会経済活動の低下を最小限にとどめるため、可能な限り迅速かつ円滑な復旧を図るものとする。また、復旧完了時期の明示に努める。

第3節 安全性の確認

応急対策が概ね完了したときは、関係部局及び関係機関と協力して、早急に安全性の確認を行う。

安全性の確認がなされた場合は、報道機関へ情報提供するとともに、ホームページや同時通報用無線など各種広報媒体を活用して広く市民に周知を図る。

第4節 被害者等へのフォロー

1 健康相談の実施

危機事案の発生により乗客及び沿線住民が大きな被害を受けた場合は、県と協力して相談窓口を設置すると共に、医師、保健師による巡回健康診断を実施する。

2 心の健康相談の実施

発生した危機事案による心的外傷後ストレス障害（PTSD）等に対応するため、関係機関の協力を得て、心の健康に関する相談窓口を設置する。

第5節 再発防止策の検討

1 対応の評価

- 当該危機事案への対応が収束した時点でそれまでの対応等の総括を行い、緊急連絡や応急対策の評価、反省点の抽出、改善策の検討を行う。
- 関係機関に対し事後評価内容の情報提供、共有化を行い、対応の在り方の見直しを促進する。

2 マニュアル等の見直し

本指針の関係法令等の改正、事後評価による改善等がなされた場合は、対応するマニュアルを速やかに見直し、関係機関に周知する。

Ⅱ 鉄道事故対策計画

第1章 総 則

市内の鉄道施設において、列車の衝突、脱線等により死傷者を伴う大規模な事故または火災及び危険物の流出を伴う大規模な事故が発生した場合に、迅速に負傷者を救出し被害の軽減を図るため、市、県及び防災関係機関がとるべき行動を定める。

第1節 過去の主な事故（死負傷者を伴うもの）

発生年月日	事故名称	事 故 状 況
1955年5月17日 (昭和30年)	東海道本線東田子の浦列車衝突事故	<ul style="list-style-type: none"> 東海道本線 原駅-東田子の浦駅間を走行中の京都発東京行修学旅行列車（客車11両・乗客837名）が東田子の浦駅を通過し植田踏切（原町）まで来たところで、踏み切りで立ち往生していた米軍トレーラーに衝突し、現場から120mで停車 衝突でトレーラーの荷台が大破し積荷のペンキに引火して、列車に燃え移り、機関車と客車4両を全焼し1両が半焼 重傷者2名、軽傷者31名（旅客11名を含む）
1964年4月24日 (昭和39年)	「第一富士」脱線事故	<ul style="list-style-type: none"> 東海道本線草薙駅 - 静岡駅間走行中の東京駅発宇野駅行き、下り昼行特急「第一富士」が、踏切でダンプカーと激突し、先頭から6両目までが脱線 ダンプカー運転手が死亡し、乗客10名が重軽傷
1964年11月23日 (昭和39年)	東海道新幹線保線作業員死傷事故	磐田市の東海道新幹線の線路内で砂利固めをしていた保線作業員10名が、見張り担当者の不注意から、静岡発新大阪行きのこだま207号にはねられ、5名が即死、5名が重軽傷
1968年6月18日 (昭和43年)	伊豆急行川奈駅構内列車接触事故	伊豆急行川奈駅構内でホームに入ろうとしていた熱海駅発伊豆急下田駅行き下り7両編成電車が伊豆急行の伊豆急下田駅発伊東駅行き上り3両編成電車が上り電車3両目に接触し傾き60名負傷
1992年6月28日 (平成4年)	東海道線来宮駅構内列車衝突事故	<ul style="list-style-type: none"> 7時頃、東海道本線来宮信号所（伊東線来宮駅構内）で出発待機中の品川行回送列車（185系電車10両編成）が、出発信号の見誤り等で隣の本線に侵入し、走行中の貨物列車第1066（EF66形電気機関車102号機+コンテナ貨車19両編成）と衝突 回送列車の先頭車両と貨物列車の機関車が脱線し、負傷者1名（回送列車の運転士）
1997年8月12日 (平成9年)	東海道線片浜列車追突事故	東海道本線沼津駅 - 片浜駅間で、停車中の泉発百済行き下り第67貨物列車（列車番号：67、電気機関車EF65 1139牽引）に三島発静岡行き下り普通列車839M（クハ111-549先頭）が追突し、43名が負傷

第2節 予想される事故と地域

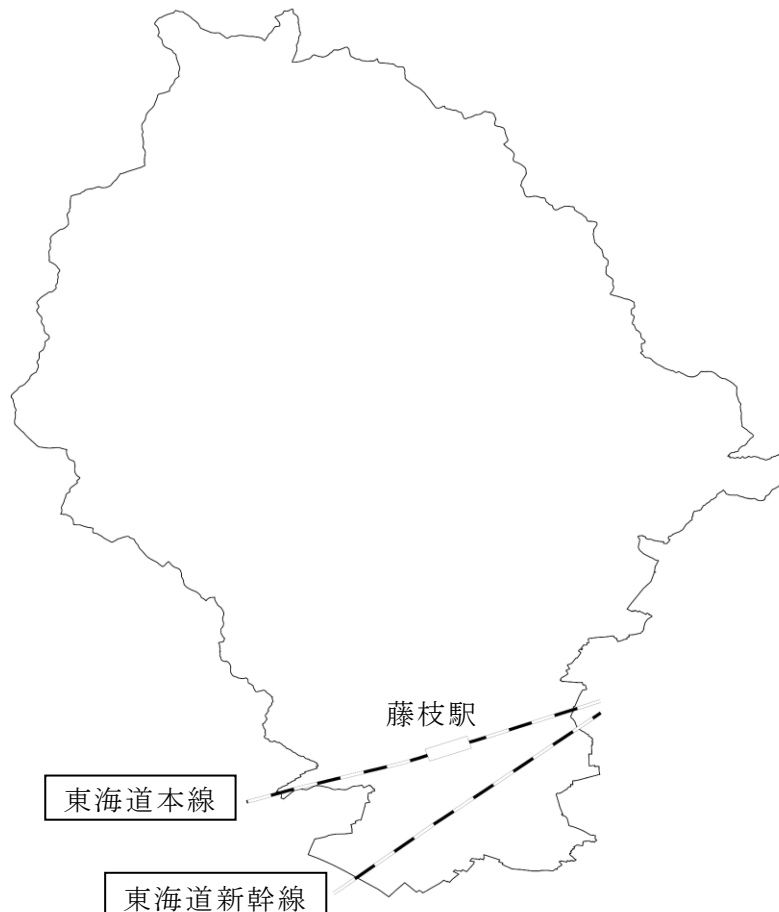
1 事故の形態及び発生要因（国土交通省鉄道事故等報告規則）

事故の形態	内 容
列車衝突事故	列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故
列車脱線事故	列車が脱線した事故
列車火災事故	列車に火災が生じた事故
踏切障害事故	踏切道において列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故
道路障害事故	踏切道以外の道路において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故
鉄道人身障害事故	列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故（上記5種類の事故に伴うものを除く）
鉄道物損事故	列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故（上記6種類の事故に伴うものを除く）

2 市内の鉄道事業者及び運行路線

会社名	路線名	区 間	営業キロ (km)
東海旅客鉄道(株)	東海道新幹線	熱海 ～ 浜松	152.7
	東海道本線	熱海 ～ 新所原	177.8

市内鉄道路線図



第2章 災害予防計画

第1節 防災体制の整備

実施主体	内 容
市	ア 情報連絡体制の整備 イ 消火・捜索・救助・救出・医療救護活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
消防機関 (志太消防本部)	ア 情報連絡体制の整備 イ 消火・捜索・救助・救出・医療救護活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
県	ア 情報連絡体制の整備 イ 消火・捜索・救助・救出・医療救護活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 災害発生の防止または拡大防止のための措置関係機関との相互連携体制の整備 エ 防災訓練の実施 オ 関係機関との相互連携体制の整備
警察 (藤枝警察署)	ア 情報連絡体制の整備 イ 捜索・救助・救出活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
中部運輸局	ア 情報連絡体制の整備 イ 鉄道事業者に対する安全指導 ・管内で鉄道事業を営むものに対し、法令の規定に基づき、定期又は必要の都度立入検査 ウ 救助・救出に係る資機材等の整備及び備蓄 エ 防災訓練への参加 オ 関係機関との相互連携体制の整備
鉄道事業者	ア 情報連絡体制の整備 イ 鉄道施設の安全対策の推進、防災体制の整備、職員に対する教育・訓練の実施 ウ 乗務員に対する適性検査の定期的実施 エ 車両や施設に関する安全確保の実施 ・土砂災害等から鉄道の保全を図るため、トンネル、落石覆その他の線路防護施設の整備・点検、軌道・踏切等の定期的検査 ・列車集中制御装置（CTC）、自動列車停止装置（ATS）の高機能化、線路防護施設の整備促進等、安全性の向上につながる施設の整備 オ 安全管理規定、防災業務計画、防災業務実施計画、事故・災害等応急処理手続きに関するマニュアル等防災計画の作成 カ 応急対策用資機材の整備 キ 防災訓練への参加 ク 関係機関との相互連携体制の整備
医療機関	ア 情報連絡体制の整備 イ 医療救護活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
関係団体	情報連絡体制の整備

第2節 鉄道交通の安全対策

鉄道事業者は、列車の安全運行確保のため教育を徹底し、事故発生の防止に努める。また、一般公衆に対する啓発を行う。

(1) 踏切事故対策

鉄道事業者及び関係機関は、踏切での重大事故発生の防止のため、ポスター掲示や新聞・放送等の広告により啓発活動を実施する。また、踏切通行車両のモラルの向上及びトラブル発生時の処置方法について、自動車運転者への普及に努める。

(2) 鉄道妨害の防止

鉄道事業者及び関係機関は、重大な鉄道事故を引き起こす原因となる置き石等の鉄道妨害の発生防止のため、学校等を通じて啓発活動を行うものとする。

(3) 鉄道交通の障害となりうる植物等の除去

鉄道事業者は、植物等が鉄道施設に障害を及ぼし、又は及ぼすおそれがある場合等には、所要の手続きを行った上で、伐採等を行うなど、鉄道の輸送の安全確保に努めるものとする。

第3節 応急対策用資機材等の整備

鉄道事業者は、社内の保安規定に基づき、事故発生時の応急対策に必要な資機材を整備・配備し、外部からの緊急調達方法等についても、あらかじめ関連事業者と取り決めておくものとする。

第4節 防災訓練

鉄道事業者は、事故発生を想定した緊急対応訓練を定期的実施し、習熟に努める。また、市、消防、警察、県、その他関係機関と合同で、列車の脱線・転覆等、大規模な鉄道事故災害の発生を想定した緊急対応訓練の実施について検討するものとする。

第5節 関係機関との相互連携体制の整備

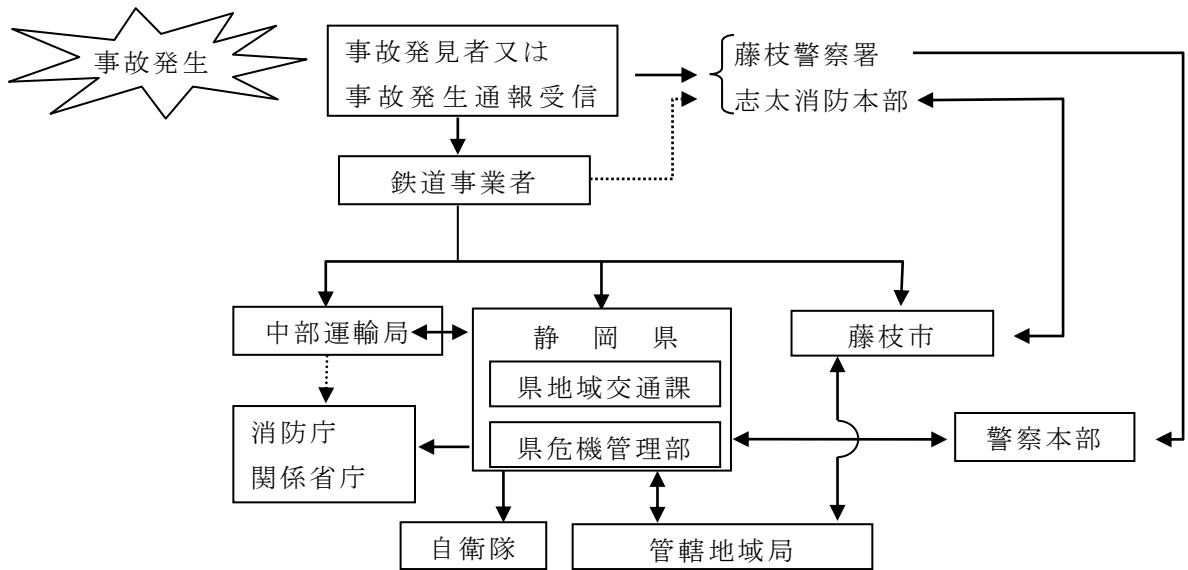
鉄道事業者は、事故災害発生時の市、消防、警察、県その他の関係機関との連携についてあらかじめ協議・検討し、情報連絡体制及び相互の役割分担等について確認し、平時から関係強化に努めるものとする。

第3章 災害応急対策計画

鉄道災害が発生した場合、次の対策を行う。

第1節 情報連絡体制の整備

鉄道事業者は、乗客、乗員、地域住民等に多数の死傷者の発生又は危険物の流出等により事故現場周辺に危険が及ぶような大規模鉄道事故が発生した場合は、速やかに次の経路により関係機関に通報するものとする。



- このほか、地域住民からの110番、119番通報等により事故発生情報がもたらされる場合があるので、通報を受けた機関は上記関係機関に迅速かつ確実に情報を伝達する。
- また、県及び市は通報を受けたときは直ちに事故現場に情報収集要員を派遣する。

第2節 応急体制

1 市の体制

(1) 配備体制

(共通対策編 第3章災害応急対策計画 「第3節 職員の動員計画」に準ずる。)

加えて、鉄道事業者は、所要の手続きを行った上で、隣接地等を復旧作業に必要な資材置場や土石の捨場等として一時的に使用することなどにより、鉄道の迅速な復旧に努めるものとする。

(2) 災害対策本部

連絡を受けた事故が、多数の死傷者等を伴う大規模事故等又は大規模事故等に移行する恐れがある場合で、市長が必要と認めるときは、市災害対策本部を設置する。災害対策本部の運営については「藤枝市災害対策本部設置運営要領」による。

区分	内 容
市	ア 情報の収集・伝達
	イ 職員の非常参集、市災害対策本部設置など必要な体制の確立
	ウ 県又は防災関係機関への協力・応援要請
	エ 医療救護活動の支援
	オ 避難誘導、指定避難所等の開設
	カ 遺体収容所（安置所）の設置
	キ 住民に対する広報

2 関係機関等

実施主体	内 容
消防機関 (志太消防本部)	ア 情報の収集・伝達 イ 消火活動 ウ 捜索活動 エ 救出・救助・救急活動 オ 医療救護活動 カ 負傷者の搬送
県 (災害対策本部)	ア 防災対策の総合調整 イ 情報収集、発信 ウ 防災関係機関への支援要請 ・自衛隊への災害派遣要請 ・消防庁、他都県等への支援要請 ・医療機関等への協力要請 ・消防庁への緊急消防援助隊の出動要請 ・その他関係機関への応援要請 エ 防災ヘリコプターによる搬送及び被害状況の調査 オ 2次災害等発生防止措置 カ 消防庁への報告 キ 広報に関する事項
警察	ア 災害関係情報の収集及び伝達 イ 被害実態の早期把握 ウ 負傷者等の救出救助 エ 緊急交通路の確保等交通上の措置 オ 避難誘導及び二次災害の防止措置 カ 検視及び行方不明者の捜索 キ 市民の安全確保と不安解消のための広報 ク 関係機関の行う災害復旧への協力 ケ その他必要な警察業務
中部運輸局	情報の収集・伝達
鉄道事業者	ア 情報の収集・伝達 イ 社内の防災計画及び事故対策マニュアル等に基づき、直ちに社内に事故対策本部を設置及び事故現場近傍に現地復旧本部を設置 ウ 自社の現地復旧本部と近接して関係機関の現地本部が設置できるよう手配 エ 市や県に対する必要な支援の要請 オ 事業者としての消火・捜索・救出・救助活動 カ 後続列車の衝突等の2次災害の防止活動 キ 危険物等を積載している場合は、被害防止対策の実施、消防や警察への報告 ク 被災者の家族等への情報提供 ケ 被災者及び被災家族に対する必要な手配 コ 代行輸送等の手配 サ 避難誘導 シ 乗客等に対する広報
関係団体	日本赤十字社静岡県支部 ア 医療及び遺体措置に関すること イ 血液製剤の確保及び供給のための措置

＜特記事項＞

1 情報の収集・伝達

ア 鉄道災害発生のお知らせを受けた場合は、関係部局に内容を連絡する。また、災害報告取扱要領(昭和45年4月10日消防第246号消防庁長官)に基づき、県へ必要事項を報告する。

イ 災害の発生状況及び被害の状況を収集し、把握できた内容を関係部局、その他関係機関と共有する。広報の必要がある場合には、ホームページ等を活用して広く市民に周知を図る。

2 広報活動

鉄道事業者は、事故の応急対策の実施状況及び復旧見込み等についての情報を、定期的又は随時の記者会見等により、報道機関に提供するものとする。

3 消防活動

火災が発生している場合は、迅速な消火、二次災害の防止等の活動を実施する。

4 救助・救急活動

現場において救助活動を実施し、救助した傷病者等を医療機関に搬送する。

5 医療救護等

傷病者が多数発生した場合は、救護所（主要救護所又は臨時救護所）、案内窓口、遺体収容所（安置所）を設置し、対応にあたる。

6 避難

乗客を一時的に避難させる必要がある場合は、安全な地域に指定避難所等を開設する。避難誘導を行うと同時に、災害の概要及び災害危険箇所等の情報を避難者に提供する。

7 危険物等搭載貨車事故に対する応急対策

区 分	内 容
初動対応	危険物、毒劇物、高圧ガス等を積載した貨車が、事故により爆発・炎上した場合又はその危険性があると判断された場合は、乗務員又は駅員は直ちに消防機関（志太消防本部）や警察（藤枝警察署）に通報し、安全な場所での停車、事故車両の安全な場所への隔離等応急措置を行う。
二次災害防止及び住民の安全確保	現地に出動した消防隊の指揮者又は鉄道事業者の現場における責任者は、流出した危険物等の爆発または有害物質の拡散等により周辺に危険が及ぶと判断されるときには、直ちに周辺地域での火気の遮断及び地域住民の一時避難を市長に要請する。また流出した危険物等が河川、下水道等に流入した場合又はその恐れがある場合は、市、河川管理者等の必要な機関に連絡する。

（災害復旧計画については、Ⅰ 道路事故対策計画 第4章「災害復旧計画」に準ずる。）

Ⅲ 航空機事故対策計画

第1章 総 則

静岡空港等（「静岡空港航空機事故等対応計画」に定める空港の滑走路中心から概ね半径9キロメートルの範囲をいう。）及び市内において、航空機の墜落等により、多数の死傷者を伴う大規模な災害が発生した場合、または発生する恐れがある場合に、その拡大を防ぎよし、被害の軽減を図るため、市がとるべき行動を定める。

第1節 過去の顕著な災害

1 静岡県内で発生した主な航空機関連事故

発生年月日	事故名	事 故 状 況
1958年8月12日 (昭和33)	全日本空輸DC-3 伊豆半島下田沖 (全日空伊豆沖墜落事故)	<ul style="list-style-type: none"> 羽田発名古屋行き全日本空輸25便DC-3 (JA5045) が、伊豆半島下田沖に墜落 乗員3名、乗客30名、計33名全員が死亡
1966年3月5日 (昭和41)	BOAC (英国航空の前身) ボーイング707 富士山上空 (BOAC機空中分解事故)	<ul style="list-style-type: none"> ロンドン発サンフランシスコ・ホノルル・東京・香港経由ロンドン行きBOAC社911便ボーイング707-436 (G-APFE) が、羽田空港離陸約15分後、富士山上空高度15000フィートを飛行中に空中分解し、同山麓太郎坊付近の森林に墜落 乗員11名、乗客113名、計124名全員が死亡
2001年1月31日 (平成13)	日本航空 (日本航空インターナショナルの前身) ボーイング747 と 同社 DC-10 静岡県上空	<ul style="list-style-type: none"> 羽田発那覇行き日本航空907便ボーイング747-400D (JA8904) と韓国・釜山発成田行き日本航空958便 DC-10-40 (JA8546) が、焼津市上空37000フィートを飛行中、ニアミスを起こし、907便は衝突回避のため急降下 907便の乗員16名、乗客411名、計427名のうち、重傷5名、軽傷37名 (国土交通省調査：重軽傷者100名) 958便の乗員13名、乗客237名、計250名は全員無事

2 国内で発生した主な航空機関連事故

(近年国内で発生した航空機関連事故のうち、死者を伴うもの)

発生年月日	事故名	事 故 状 況
1985年8月12日 (昭和60)	日本航空 (日本航空インターナショナルの前身) ボーイング747 群馬県多野郡上野村	<ul style="list-style-type: none"> 羽田発伊丹行き日本航空123便ボーイング747SR-46が相模湾上空を飛行中、機体尾部及び垂直尾翼が破損し、ダッチロールの末、御巢鷹山尾根に墜落 自衛隊、消防、警察等が応援に入り、捜索、救難活動に当たった 乗員乗客計524名のうち死者520名、生存者4名
1994年4月26日 (平成6)	中華航空 エアバスA300 名古屋空港 (現・名古屋飛行場)	<ul style="list-style-type: none"> 台北発名古屋行き中華航空エアバスA300-600Rが、名古屋空港滑走路へのILS進入中に失速し、滑走路東脇に墜落、炎上 警察、消防、自衛隊、医療関係機関等が協力し救助活動が行われた 乗員乗客計271名のうち死者264名、生存者7名
1996年6月13日 (平成8)	ガルーダ・インドネシア航空 DC-10 福岡空港	<ul style="list-style-type: none"> 福岡発ジャカルタ行きガルーダ・インドネシア航空DC-10-30が、離陸滑走中にエンジン故障のため離陸を中止したが、滑走路内で止まりきれずオーバーランし滑走路端の緑地帯で墜落、炎上 乗員乗客計275名のうち死者3名、生存者272名 (うち重傷者18名、軽症者91名)

第2節 予想される事故と地域

航空機事故とは、航空機が航行中に起きる事故であり、航空機事故の形態としては以下のような形があげられる。

事故の形態	内 容
墜落	<ul style="list-style-type: none"> ・墜落は飛行中に突然発生することが多く、空港内だけでなく市街地、海、山など墜落場所を問わないため、墜落場所によっては乗員・乗客だけでなく数十～数百人の住民が巻き添えとなることがある。 ・胴体が寸断されるなど、空中で跡形もなくなるケースと原型を保ったまま墜落するケースがある。 ・「胴体が寸断」または「空中分解」すれば、乗客の生存はほぼ絶望的である。 ・「原型を保ったまま墜落」の場合では、機体が衝撃を吸収するため、墜落場所と座席位置によっては生存の可能性はある。
不時着	<ul style="list-style-type: none"> ・降着装置が降りなかったり、燃料が尽きたり、操縦系統が故障したり、屋根が吹き飛んだりしながらも無事に着陸できるケースと、着陸態勢は取れたが場所が不適当だったため機体が破損するケースがある。 ・無事に着陸ができなくても、衝撃が墜落に比べコントロールできているので生存率は高い。
オーバーラン	<ul style="list-style-type: none"> ・離陸できずに滑走路の先の障害物にぶつかるケースと、着陸の際に制動距離が長すぎてぶつかるケースがある。 ・地上で起きるので生存率は高いが、状況によっては多くの死傷者が出る場合もある。
火災	<ul style="list-style-type: none"> ・飛行中あるいは地上にいる際に何らかの原因で火災が発生することがある。 ・火と煙が回りきる前に着陸できるかどうかで被害の様相が大きく変わる。
衝突	<ul style="list-style-type: none"> ・空中衝突して墜落するケースもあるが、悪天候等で現在位置を把握することができず、地上に衝突するケースもある。 ・大半の事例では良くて片方、悪ければ両方が墜落して大惨事へと発展している。

航空機（特に旅客機）では、ひとたび事故が生じると、乗員・乗客のみならず、状況によっては地上にいる住民をも巻き込む大惨事になってしまう危険性がある。

富士山、天城山、南アルプス等の山岳は気流変化が激しいので、航空機事故に対して注意する必要がある。

第2章 災害予防計画

第1節 防災体制の整備

市、県、防災関係機関は、平時から次の施策を実施し、航空災害発生防止や発生した場合の被害の軽減に寄与する事前の対策を推進する。

実施主体	内 容
市	ア 情報連絡体制の整備 イ 消火・捜索・救助・救出・医療救護活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
県	ア 富士山静岡空港株式会社による緊急時対応計画の整備、危機管理体制構築状況等の確認 イ 情報連絡体制の整備 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
消防機関 (志太消防本部)	ア 情報連絡体制の整備 イ 消火・捜索・救助・救出・医療救護活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
警察 (藤枝警察署)	ア 情報連絡体制の整備 イ 捜索・救助・救出活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
富士山静岡空港株式会社	ア 情報連絡体制の整備 イ 消火・捜索・救助・救出・医療救護活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 航空交通の安全確保等のための規定等の整備 エ 防災訓練の実施 オ 関係機関との相互連携体制の整備
国土交通省航空局	ア 情報連絡体制の整備 イ 航空交通の安全確保等のための規程等の整備 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
航空事業者	ア 情報連絡体制の整備 イ 航空交通の安全確保等のためのマニュアル等の整備 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
医療機関	ア 情報連絡体制の整備 イ 医療救護活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備
静岡地方気象台 東京航空地方気象台 東京航空地方気象台 静岡航空気象観測所	ア 情報連絡体制の整備 イ 航空機の安全運航に必要な気象観測の実施 ウ 気象予警報の発表（東京航空地方気象台静岡航空気象観測所を除く） エ 防災訓練への参加（東京航空地方気象台静岡航空気象観測所を除く） オ 関係機関との相互連携体制の整備
自衛隊	ア 情報連絡体制の整備 イ 捜索・救助・救出活動に係る資機材等の整備及び備蓄 ウ 防災訓練への参加 エ 関係機関との相互連携体制の整備

第3章 災害応急対策計画

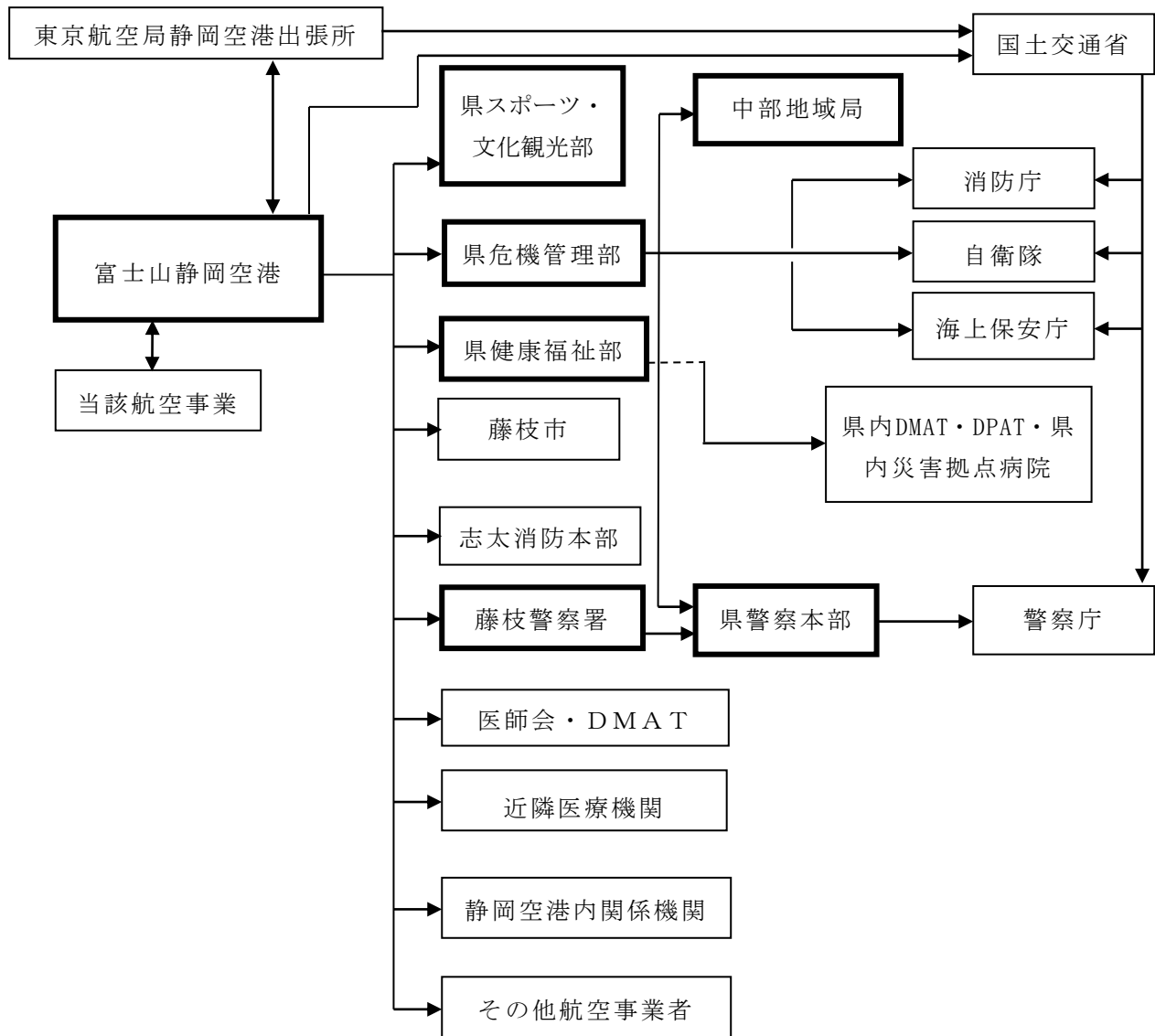
静岡空港等及び市内において、航空機事故が発生した場合、県、防災関係機関等は、直ちに初動体制を確立して次の対策を行い、被害の軽減を図る。

第1節 防災体制の整備

航空災害防災関係機関は、航空機事故の発生を認知したときは、発生状況及び被害の状況を収集し、把握した内容を下図に示す連絡系統により他の関係機関に連絡通報する。

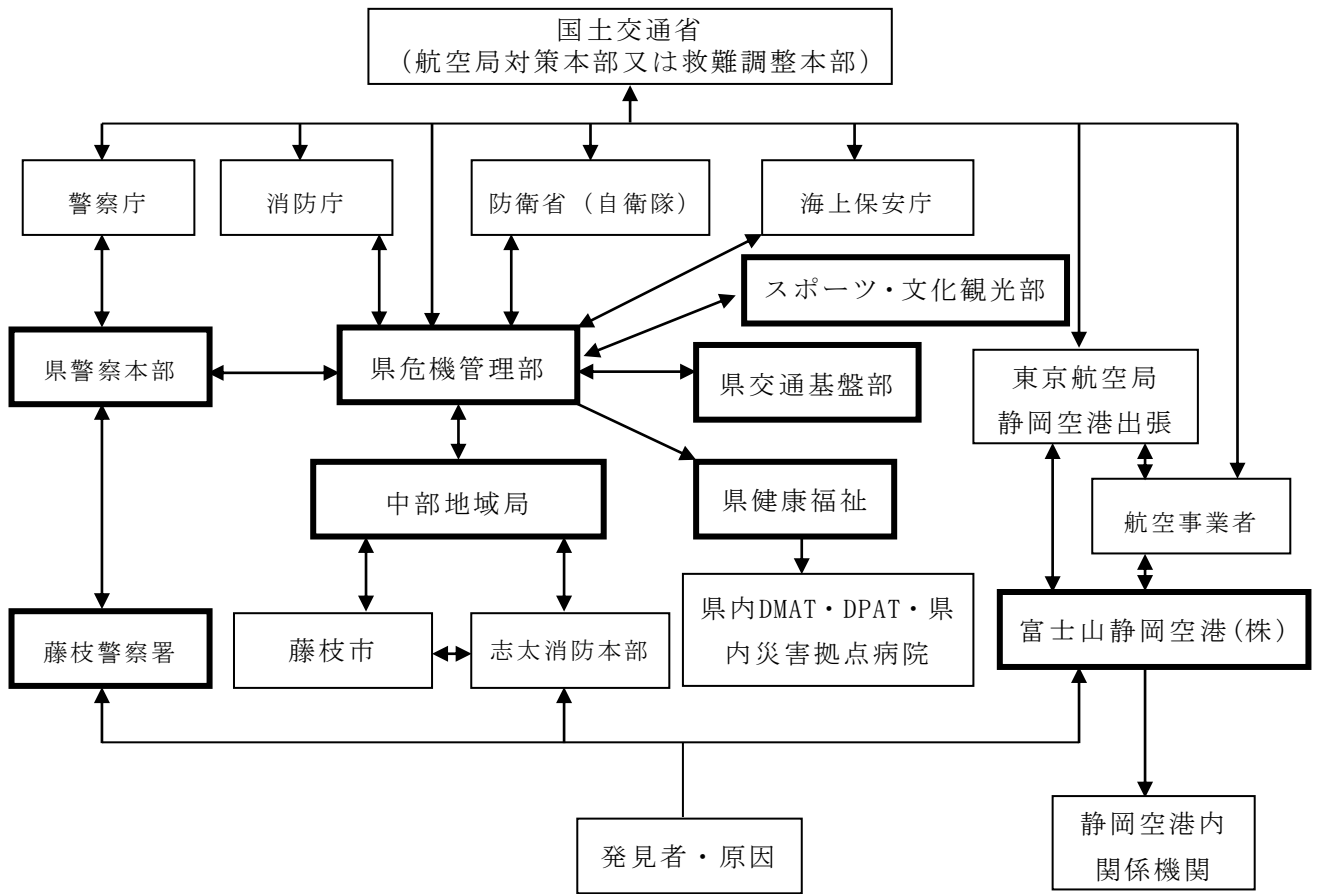
<連絡系統図> (太枠は県の機関である)

I 静岡空港等において航空機事故が発生した場合 (詳細は「静岡空港航空機事故等対応計画」による。)



※静岡空港等・・・静岡空港及びその周辺 (空港の滑走路から概ね半径9kmの範囲)

Ⅱ I 以外の地域において航空機事故が発生した場合



第2節 応急対策

1 市の対応方針

(1) 静岡空港等及び市内において航空機事故が発生した場合

- ①航空機事故が発生した場合は、関係機関等から情報を収集し、事故の状況に応じて、必要な職員を配置し、初動体制の確立のために必要な措置をとる。
- ②事故の連絡を受けた場合は、必要に応じて市長に災害対策本部の設置を協議する。
- ③市長は、必要と認めるときは災害対策本部を設置するとともに、県が設置する空港現地対応本部に職員を派遣し、情報の収集等に当たる。
- ④市は、必要に応じた支援調整や応急対策を実施する。

2 市の体制

(1) 災害対策本部

連絡を受けた事故が、多数の死傷者等を伴う大規模事故又は大規模事故に移行するおそれがある場合で、市長が必要と認めるときは、市災害対策本部を設置する。市災害対策本部の運営については「藤枝市災害対策本部設置運営要領」による。

区 分	内 容
任 務	ア 情報の収集・伝達 イ 職員の非常参集、市災害対策本部設置など必要な体制の確立 ウ 県又は防災関係機関への協力・応援要請 エ 医療救護活動の支援 オ 避難誘導、指定避難所等の開設 カ 遺体収容所（安置所）の設置 キ 住民に対する広報

4 防災関係機関の対応事項

防災関係機関は、次の事項を処理する。

実 施 主 体	内 容
富士山静岡空港株式会社 (静岡空港等における航空機事故発生時)	「静岡空港航空機事故等対応計画」に基づく対応の実施
県 (現地災害対策本部)	ア 災害対策本部及び被災市町等との連絡調整 イ 航空機事故等空港現地対応本部又は被災市町に対する連絡員・応援要員の派遣 ウ 航空機事故等空港現地対応本部が行う現地活動の支援（静岡空港等において航空機事故が発生した場合）
県 (航空機事故等空港現地対応本部)	ア 消火活動に関する調整 イ トリアージ及び救急医療活動に係る調整 ウ 現場救護地区の設置及び負傷者搬送に係る調整 エ 搭乗員名簿の入手及び確認 オ 負傷者数及び搬送先医療機関等に係る調整 カ 広報に関する事（空港現地対応に関する事項） キ 食事、飲み物、衣料等の手配に関する事 ク 遺体収容所の調整 ケ 空港の入場規制に係る調整 コ その他必要な活動
警察 (藤枝警察署)	ア 情報の収集・伝達 イ 捜索活動 ウ 救助・救出活動 エ 避難誘導 オ 行方不明者の捜索 カ 検視及び死傷者の身元確認 キ 警戒区域の設定、交通規制の実施
国土交通省航空局	ア 情報の収集・伝達 イ 必要な飛行情報の提供 ウ 捜索救難調整
消防機関 (志太消防本部)	ア 情報の収集・伝達 イ 消火救難活動 ウ 捜索活動 エ 救助・救出・救急活動 オ 医療救護活動 カ 負傷者の搬送

医療機関	ア 救護所の開設 イ 医療救護活動 ウ 患者搬送
航空事業者 (事故機体所有事業者)	ア 情報の収集・伝達 イ 各社の防災計画及び事故対策マニュアル等に基づき、直ちに社内に事故対策本部を設置及び事故現場近傍に現地復旧本部を設置 ウ 自社の現地復旧本部と近接して関係機関の現地本部が設置できるよう手配 エ 市や県に対する必要な支援の要請 オ 事業者としての消火・捜索・救出・救助活動 カ 危険物等を積載している場合は、被害防止対策の実施、消防や警察への報告 キ 被災者の家族等への情報提供 ク 被災者及び被災家族に対する必要な手配 ケ 代行輸送等の手配 コ 避難誘導 サ 搭乗者等に対する広報
静岡地方気象台 東京航空地方気象台	必要な気象情報の提供
自衛隊	ア 情報の収集・伝達 イ 捜索活動 ウ 救助・救出活動 エ 医療従事者、負傷者等の搬送 オ 現場医療活動の支援

<特記事項>

1 捜索救難活動

捜索救難活動は、東京航空局東京空港事務所に設置される救難調整本部が中心となり警察庁、消防庁、国土交通省（航空局）及び防衛省（以下「救難調整本部等」という。）が連携して実施する。市、県及び県内防災関係機関は、救難調整本部等から捜索救難の協力要請がある場合は、その指示に基づき、迅速的確に対応する。

2 消火・救助活動

志太消防本部は、消火・救助活動を実施するとともに、必要に応じ他の消防機関に応援を求め、災害対策本部に対し防災ヘリコプターの出動、消防庁等防災関係機関への支援要請を求める。

3 医療救護活動

志太消防本部は、医療救護活動を実施するとともに、必要に応じ他の消防機関に応援を求め、市災害対策本部に対し防災ヘリコプターの出動、消防庁等防災関係機関への支援要請を求める。

被災市町は、消防機関から要請があった場合又は自ら必要と判断した場合、負傷者の手当て、医師の確保、救護所・遺体収容所（安置所）の設置、医薬品の手配等必要な措置を講ずる。当該市町のみで対処できない場合は、県等に協力を要請する。

4 避難

航空機事故の発生に伴う火災が周辺地域に延焼するおそれのある場合、あるいは煙・有毒物質等の拡散等の影響がある地域に対し、市は避難指示を発令し、安全な地域に指定避難所等を開設する。避難誘導の際、災害の概要及び災害危険箇所等の情報を提供する。

5 入国管理、検疫、動植物検疫、税関

被災航空機が国際線であった場合は、検疫所その他の関係機関と密接に連携して事態の対処を行う。

6 広報

市は、住民に対し、航空機事故の状況、応急対策の状況、安否情報等の情報を、ホームページ及び報道機関を通じて広報する。

静岡空港等で航空機事故が発生した場合、航空機事故等空港現地対応本部は、航空機事故の状況、運航状況等を、空港利用者に対し適切な方法で広報するとともに、住民に対し報道機関を通じて広報する。

事故機体所有航空事業者は、乗客及び被災者家族等に対し、航空機事故の状況、安否情報、医療機関の情報等を適切な方法で広報する。

(災害復旧計画については、Ⅰ 道路事故対策計画 第4章「災害復旧計画」に準ずる。)

藤枝市地域防災計画

令和8年3月

編集発行 藤枝市総務部危機管理センター大規模災害対策課

〒426-8722 藤枝市岡出山1丁目11番1号

電 話 : 054-643-3119

F A X : 054-645-3050

E-mail : saigai@city.fujieda.shizuoka.jp
