

第8節

その他の災害対策

火山災害対策

1 令和6年以降の主な火山活動

令和6年以降の主な火山活動による被害状況等については、第1-8-1表のとおりである。

2 火山災害対策の現況と課題

近年、富士山の市街地近くで新たな火口が発見され、想定される火口の範囲が拡大していることや、桜島での大規模噴火の可能性が指摘されていることなど、火山活動が活発化した際の備えが急務となっている。

このような状況に鑑み、噴火災害が発生する前の予防的な観点から活動火山対策の更なる強化を図り、住民や登山者等の生命及び身体の安全を確保することを目的として、以下の内容を盛り込んだ活動火山対策特別措置法（昭和48年法律第61号）の一部改正法が令和6年4月1日に施行された。

- ・避難確保計画の作成等に係る市町村長による援助等
- ・登山の期日、経路等の情報の提供を容易にするための配慮等
- ・火山現象の発生時における住民や登山者等への情報通信技術の活用等を通じた、迅速かつ的確な情報の伝達等

- ・火山現象に関し専門的な知識又は技術を有する人材の育成及び継続的な確保等
- ・文部科学省に火山調査研究推進本部を設置
- ・火山防災の日（8月26日）の制定
- ・最新の科学的知見等を勘案した、活動火山対策の在り方についての検討等

地方公共団体においては、これらの状況を踏まえ、より具体的な事象を想定した避難の在り方の検討や、噴石から登山者等の身の安全を確保するための安全な強度を持つ退避壕・退避舎等の整備が求められる。

消防庁では、地方公共団体が行う退避壕・退避舎等の新設、改修について消防防災施設整備費補助金や緊急防災・減災事業債の対象としているほか、民間事業者が行う山小屋等を活用した退避施設の整備に係る費用に対して、地方公共団体が補助する場合について財政的な支援を実施している。

第1-8-1表 令和6年以降の主な火山活動

(令和7年11月14日現在)

| 番号 | 発生年月日 | 発生時刻 | 発生場所 | 現象 | 噴火警報 | 噴火警戒レベル | 主な被害状況 | 消防庁の対応 |
|----|-----------|-------|----------|----------|------------|---------|----------------------|----------------|
| 1 | 令和6年1月14日 | 0時22分 | 諏訪之瀬島 | 爆発 | 噴火警報（火口周辺） | 3（入山規制） | 【人的被害】なし 【住家被害】なし | 災害対策室（第1次応急体制） |
| 2 | 令和6年4月13日 | — | 口永良部島 | 火山性地震 | 噴火警報（火口周辺） | 3（入山規制） | 【人的被害】なし 【住家被害】なし | 災害対策室（第1次応急体制） |
| 3 | 令和7年3月30日 | — | 霧島山（新燃岳） | 火山性地震 | 噴火警報（火口周辺） | 3（入山規制） | 【人的被害】なし 【住家被害】なし | 災害対策室（第1次応急体制） |
| 4 | 令和7年6月11日 | — | 口永良部島 | 火山性地震 | 噴火警報（火口周辺） | 3（入山規制） | 【人的被害】なし 【住家被害】なし | 災害対策室（第1次応急体制） |
| 5 | 令和7年6月23日 | — | 霧島山（新燃岳） | 噴火活動の活発化 | 噴火警報（火口周辺） | 3（入山規制） | 【人的被害】なし 【住家被害】なし | 災害対策室（第1次応急体制） |

(備考) 「消防庁とりまとめ報」により作成

雪害対策

1 雪害の現況と最近の動向

令和6年11月から令和7年4月までの雪害による人的被害は、死者68人（前年22人）、重傷者416人（同107人）及び軽傷者652人（同276人）、住家被害は、全壊8棟（同0棟）、半壊23棟（同0棟）、一部破損415棟（同22棟）、床上浸水1棟（同0棟）及び床下浸水6棟（同0棟）となっており、雪による被害は前年の調査期間に比べ増加した。

2 雪害対策の現況と課題

雪害による死亡要因は、屋根の雪下ろし等除雪作業中の事故が大半を占めており、地方公共団体においては、除雪作業中の事故による死者を減らす取組が求められる。

消防庁では、「市町村のための降雪対応の手引き」が、内閣府において令和7年11月に改訂されたことから、同月に内閣府とともに通知を発出したところであり、このような事故を極力未然に防止できるよう、地方公共団体に対して除雪作業中の事故防止における実践的な留意点について普及啓発・注意喚起を行うなど、引き続き事故防止に向けて取り組んでいく。

トンネル等の災害対策

1 トンネルに係る火災の現況

過去10年間に発生した鉄道トンネル及び道路トンネルに係る車両及び施設の火災件数は、第1-8-1図のとおりである。

2 トンネルに係る災害対策の現況と課題

（1）鉄道トンネル及び道路トンネル

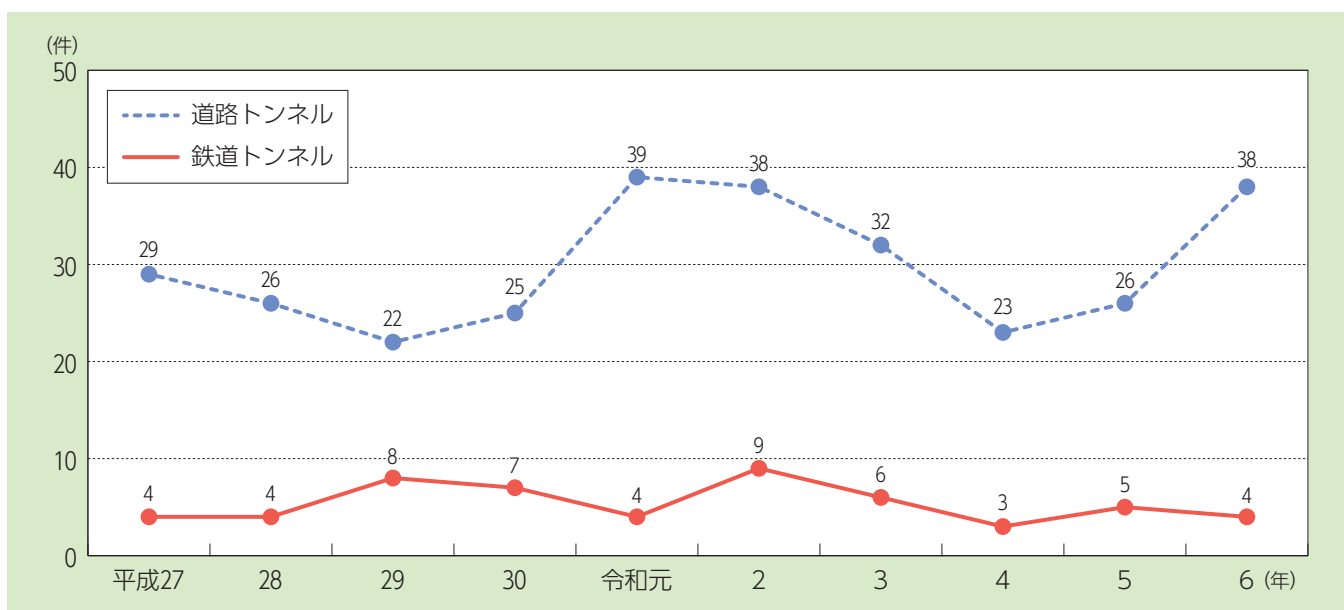
鉄道トンネル（地下鉄道トンネルを含む。）、道路トンネル及び今後開発が予想される大深度地下^{*1}施設は、出入口が限定された閉鎖性の高い場所であり、一旦火災等が発生し、濃煙、熱気が充満した場合には、利用者の避難・誘導、消防隊の消火・救助活動等に種々の制約、困難が伴うことから、適切な防災安全対策を講じていく必要がある。

鉄道トンネルに関しては、国土交通省と連携し、「トンネル等における列車火災事故の防止に関する具体的対策」を示すことにより、消火、避難設備等の設置の促進及び所在市町村における火災事故防止対策の強化を図っている。

道路トンネルに関しては、国土交通省を中心とした関係省庁と連携し、「トンネル等における自動車の火災事故防止対策」及び「道路トンネル非常用施

第1-8-1図 トンネルに係る火災件数の推移

（各年中）



（備考）「特殊災害対策の現況」により作成

* 1 大深度地下：地下40m以深又は支持地盤上面から10m以深のいずれか深い方の地下

「設置基準」により火災事故防止対策の充実に努めている。

(2) 大深度地下空間

公共の利益となる事業による大深度地下の使用に関し、当該事業の円滑な遂行と大深度地下の適正かつ合理的な利用を図ることを目的とした大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成12年法律第87号）が制定され、同法に定める対象地域である首都圏、中部圏及び近畿圏において、関係省庁及び関係地方公共団体で構成する大深度地下使用協議会が、それぞれ開催されている。

大深度地下空間で災害が発生すると、地下の深部に多数の利用者が取り残されるおそれがあり、従来の施設と比較して消火活動や救助活動がより困難になることが予想されている。

このため、消防庁、国土交通省等関係機関において大深度地下施設の用途、深度、規模等に応じた安全対策について検討を行い、平成16年2月に「大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針」を取りまとめており、これを踏まえ確実に安全対策が講じられるよう、適切な助言等を行っていく必要がある。

また、リニア中央新幹線（品川・名古屋間）は、大都市圏において大深度地下を利用した区間があるため、万一災害等が発生した場合に、迅速かつ安全に乗客を避難させ、的確な消防活動を行えるように対策を講じる必要がある。

このため、消防庁では、リニア中央新幹線の防災対策等について情報共有を図ることを目的に、東海旅客鉄道株式会社及びリニア中央新幹線沿線消防本部等から構成される連絡会議を開催している。

消防活動阻害物質に係る災害対策

火災予防又は消火活動に重大な支障を生ずるおそれのある物質（消防活動阻害物質）について、一定数量以上貯蔵し、又は取り扱う者は、あらかじめ、消防機関に届け出なければならないこととされている。

消防活動阻害物質には、圧縮アセチレンガス、液

化石油ガス、無水硫酸、生石灰、毒物及び劇物取締法（昭和25年法律第303号）に規定する毒物・劇物のうち一定の物質が指定されており、火災の際に、爆発や有害なガス等を発生させ、消防隊の消火活動に支障を生じさせる危険性を有している（資料1-8-1）。

1 消防活動阻害物質に係る災害の現況と最近の動向

消防活動阻害物質に係る火災、漏えい、その他の事故で、消防機関が覚知したもののうち、令和6年中に発生したものの総件数は47件であり、その内訳は、火災事故が9件、漏えい事故が36件、その他の事故が2件である（資料1-8-2、資料1-8-3、資料1-8-4）。

2 消防活動阻害物質に係る災害対策の課題

(1) 実態の把握及び指導

消防活動阻害物質については、届出等に基づき的確に実態の把握に努める必要がある。

(2) 危険物災害等情報支援体制の充実

消防活動阻害物質に係る災害時においては、消防職員の安全を確保しつつ、迅速かつ効果的な消防活動を展開するために、より早い段階で消防活動阻害物質の危険性及び対応要領等に係る情報を把握することが重要である。このため、災害時に必要な情報（化学物質の性状、対応要領等）を災害活動現場に迅速かつ効果的に消防機関等へ提供できるよう、「危険物災害等情報支援システム」を適切に運用していく必要がある。

海上災害対策

1 海上災害の現況と最近の動向

令和6年中の主要港湾*2 108港における海上災害で消防機関が出動したものは21件であり、このうち火災によるものが4件（全体の19.0%）、油の流出によるものが6件（全体の28.6%）となっている。

また、事故船舶の規模別では、1,000 t 未満が8

*2 主要港湾：1隻の総トン数が1,000 t 以上のタンカーが1月1日から12月31日までの間に入港した実績を有する港湾

件で全体の38.1%を占めている（資料1-8-5）。

2 海上災害対策の現況

港内又は沿岸部における海上災害の発生に備え、地方公共団体においては、地域防災計画に防災関係機関との連絡、情報の収集、応援要請、防災資機材の調達等の緊急措置がとれるよう事前対策等を定め、防災体制の強化を図るとともに、大規模な災害となった場合には、災害対策本部の設置等により所要の対策を講じることとしている。

消防機関においては、消防艇をはじめとする海上防災資機材の整備、防災関係機関との協力関係の確立、防災訓練の実施等に努め、万一の海上災害に備えている。

なお、船舶火災の消火活動については、港湾所在市町村の消防機関と海上保安部署との間で業務協定が締結されているほか、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和45年法律第136号）においても、消防機関と海上保安庁との協力義務が規定されている。

3 海上災害対策の課題

タンカー等危険物積載船舶の大型化、海上交通の輻そう化等により、海上災害が発生する危険性が高まっている中、消防機関が有効な消火・救急・救助活動等を実施するためには、消防艇をはじめとする海上防災資機材の整備、防災関係機関との協力関係の確立、防災訓練の実施等により、万一の海上災害に備えた体制の整備に努めていく必要がある。

平時から海上保安庁とは、事故情報の共有を図るとともに、各省庁が参加する大規模油流出事故を想定した対処訓練に参加し、連携の更なる向上に取り組んでいる。

航空災害対策

1 航空災害の現況と最近の動向

令和6年中に航空災害で消防機関が出動したものは117件であり、このうち消火・救急・救助活動を実施したものは8件で、飛行場内が5件、飛行場外が3件となっている。

また、令和6年1月に東京国際空港（羽田空港）

において、日本航空516便（新千歳発羽田行き）と海上保安庁所属JA722A機（令和6年能登半島地震の被災地への支援物資輸送準備中）が衝突し、日本航空機側乗員・乗客379人のうち15人が負傷、海上保安庁機側乗員6人のうち5人が死亡、1人が負傷する事故が発生した。

2 航空災害対策の現況と課題

航空災害は、一旦発生すれば、大惨事となるおそれがあり、初期における消火救難活動は極めて重要である。

消防庁では、これまで国土交通省等とともに、空港及び関係市町村に整備すべき消防力の基準や航空機火災の消防戦術等について、空港管理者、地方公共団体等関係機関に共有するとともに、消防機関と空港管理者との間で、空港及びその周辺における消火救難活動に関する協定を締結するよう助言しており、令和7年4月1日現在、運営中のすべての空港と空港所在市町村の消防機関の間で協定が締結されている。

また、国土交通省東京空港事務所に置かれた救難調整本部（RCC）と消防庁との間に緊急通報管理装置を設置するなど、航空災害に対する消防機関の初動体制の確立に努めてきたところであり、関係省庁間において締結されている航空機の搜索救難に関する協定にも関係機関として参加している。