



第8111号

2024年7月17日(水)

初動を遅らせた「計画」

防災システム研究所 所長 山村 武彦

◆進まなかった「道路啓開」

能登半島地震の初動が遅れた主な要因は、「道路啓開計画」の不備と「災害時受援計画(以下受援計画)」の甘さにあったとみている。

道路啓開とは、発災後道路が本格復旧する前、直ちに被災地へ救援隊を送り込むため、応急にがれき・段差処理などを行い、いち早く迂回(うかい)路や救援ルートを確認することだ。これまではどんな大災害でも、ほぼ5日目になると救助車両はもとより、緊急物資輸送車やボランティア車両をも通行可能にしてきた。

大津波で沿岸道路が軒並み通行不能になった東日本大震災時も、まずは内陸の道路を応急復旧し、そこから沿岸部へ向かう複数の道路啓開を図る「くしの歯作戦」で救援ルートを確認した。そこには熟議された道路啓開計画と広域応援を迅速に受け入れる受援計画があったからである。

しかし、能登半島地震では、20日目を過ぎても道路啓開が進んでいなかった。

◆戦略なき災害対応

国の防災基本計画で、道路管理者には事前に道路啓開計画の策定が求められているが、北陸地方では策定されていなかった。昨年4月25日、総務省行政評価局は国土交通省に対し、「道路啓開計画策定などの推進、道路管理者が民間事業者等における災害発生時に対応可能な人員・資機材を把握し、不足分の対応の検討を含めた人員・資機材の確保を行うよう取り組みを促す」と勧告をしていた。しかし、計画未策定のまま能登半島地震が発生する。

発災後、自衛隊のほか石川県と災害協定を結んでいた県建設業協会加盟各社が道路啓開を担ったが、計画の不在が応援要請や人員・資機材確保の大幅な遅れを招いたとされる。地元建設会社の社長は、「発災直後、要請がないまま数日無為に待機していた。地理的制約のある半島には啓開計画が絶対必要だった」という。

◆応援職員の宿泊場所

内閣府は、自治体の努力義務である受援計画の指針「災害時受援体制に関するガイドライン」で、応援側と受援(被災)側の配慮事項を示している。

例えば、応援側に対しては「応援に当たり、衣食住等は『自己完結』を目指し、被災自治体の手をできるだけ煩わさない」としている。それは原則で、自己完結できる組織は自衛隊ぐらいで、被災状況や地理に疎い応援隊の宿泊施設や活動拠点は、受援側が提供、あつせんするのが一般的だ。

しかし、能登半島地震では、被災自治体の受援計画に旅館・ホテルや公共施設の被災想定はなく、宿泊場所のあつせんはほとんどなされなかった。その結果、上下水道・道路復旧などに携わる作業員たちは、輪島市まで110キロ、珠洲市まで135キロ離れた金沢市内に宿を確保し、暗いうちに出て被災地で短時間作業。深夜に宿に戻り、少し寝てすぐに出発という過酷で非効率な重労働を強いられた。初動・復旧の遅れは、こうしたリアリティーなき受援計画がもたらした必然でもある。

一方、奥能登にある電子部品工場は、廃倉庫の借り上げ、寝具・食料・非常用トイレの備蓄など、最悪に備えた受援計画で準備していたため、関連企業の応援を迅速に受け入れ、早期の業務再開を果たしたという。

今後、自治体や企業の業務継続計画(BCP)の中で、受援計画が一層重要度を増すことになるだろう。
(やまむら・たけひこ)

◆監修◆ 内外情勢調査会

◆委託編集◆ 時事総合研究所

〒104-8178 東京都中央区銀座5-15-8 TEL: 03-6800-1111(代表)

この記事に関する問い合わせは、時事総研(03-3546-2384)まで

本稿の一切の情報について、無断転載・複写をお断りします。©時事通信社 2003