



平成25年10月30日
内閣府（防災担当）

中央防災会議
防災対策実行会議
「首都直下地震対策検討ワーキンググループ」
(第14回)
議事概要について

1. ワーキンググループの概要

日時：平成25年8月30日（金）13:30～15:30

場所：中央合同庁舎第5号館3階 内閣府防災A会議室

（出席者：増田主査、吉井副主査、大原、翁、田和、平野、山崎各委員、
東京都、横浜市、（株）ローソン、日本経済団体連合会
古屋内閣府特命担当大臣（防災）、
阪本内閣府審議官、日原政策統括官、佐々木官房審議官 他）

2. 議事概要

「対象地震の取扱い等」について事務局より資料の説明が行われた後、各委員に御議論いただいた。「経済中枢（金融決済機能）の役割と課題」について日本銀行より資料の説明が行われた後、質疑応答を行った。「テーマ別の課題と対策の方向性」について事務局より資料の説明が行われた後、各委員に御議論いただいた。

委員からの主な意見等は次のとおり。

- 被害想定についてフィリピン海プレート内部の地震が中心になってくるが、震源をどこに置いたかによって大きな違いが出てきてしまう。国が1つ設定すると、都や県では、私のところは大丈夫ということになりかねなくて被害想定の出し方が非常に難しい。
- 一般の被災者への対応と決済システム、世の中全体の大きな資金を回すという対策は切り分けて考える必要がある。被災者については金融上の特別措置も含めてしっかりと対応すること、一方で決済は、海外ともネットワークがつながっているため、そこはしっかり守った上で、政府と一緒に情報発信していくということが大事。
- 首都直下地震発生時には行政の対応にも限界があるところ、予め自治体と協定を結んでいる民間企業だけでなく、近隣の企業や一般の方にも、ボランティア等の必要な役割を追加的に期待すると考えるべきではないか。そのため、民間の役割について平時から明確にしておくことや、場合によってはボランティアも含めた訓練なども考えておくことが必要ではないか。民間の助力を緊急時に得るということになれば、必要な協定締結あるいは応援した場合の何らかのインセンティブもあわせて検討しておくべき。

- 交通規制等に関して、平時から都民その他の理解を求めておくことは当然であるが、緊急時に円滑に規制が実施されるためには、行政が持っている情報をデータベース化し、積極的に開示していくことが重要。
- 燃料の備蓄に関して、備蓄している箇所が複数ある場合に、ある場所の重油を別の場所に移動させようとするには、規制があるが、非常時には、柔軟な対応も必要なのではないか。
- 道路の通行可能情報の集約に関して、東日本大震災では、「通れた道マップ」などが公表されていて、そういったプローブカー情報をもとにして、物資の輸送や復旧活動に使われたという実績がある。渋滞情報点検結果の周知とあるが、もう少し具体的にリアルタイムな情報を共有して、復旧・復興に生かすというようなことができないか。
- 道路の耐震化、沿道建物の耐震化の取り組みを継続するとあるが、現状として具体的に道路がどれだけ耐震化されているのか、特に緊急輸送路沿いの建物がどれだけ耐震化・不燃化されているのかという、現状のデータを示すとともに、目標についても記載した方がよい。
- 過酷事象は道路交通だけではなく、エネルギー関係や鉄道など全てについてもあるのではないか。普通の被害とは別に、さらに過酷な、いわゆる激甚ケースのことを分けて書く方がよいのではないか。
- 対策を考えるときに一般の被災者がどう動くかということが重要である。例えば自動車の問題にしても、新たに運転する人がいなければかなり改善するのだが、実際には出てきてしまう。出てくる車を具体的にどうやって抑制するのか、ある程度シミュレーションの形で取り扱い、量的なことを考える必要がある。また、それをどうやって防ぐかという広報の問題も含めて、検討する必要がある。
- 被害の様相について、全体像が見えない中での被害の様相になっているので、例えばガソリンの話にしても、本当に被害の全体像によっては、3日後にガソリンが必要なのかどうか。ガソリンよりもむしろ重油とか施設への供給のほうが重要なのではないか。
- 対策の方向性について、誰が主体となって行うものかがわからない。例えば道路の対策であれば、国土交通省がやるのか、県なのか、市町村なのか、住民なのか、地域団体なのか、民間企業なのか。それによって今後のビジョンが変わってくると思われる。
- 交通規制が続き車を使って何か自分で手当しなければいけないような状況であれば、車を使うなどと言っても使わざるを得ない。被災者の方々がどのように安心して住んでいられるかというところを考えるのが重要ではないか。
- 燃料関係について、想定される様相が、どのレベルの災害を想定した場合の被害の様相なのか、わかりづらい。
- ガソリンの供給について、一般の方にドラム缶で供給するということはまず無理だが、東日本大震災では、自衛隊向けにドラム缶での供給を行った。危険物を熟知している方宛であればドラム缶での供給というのも考えられる。
- 燃料ということで一括されているが、ガソリン、灯油、軽油、A重油などがある。それぞれ製品が違うので、どれをターゲットにして被害の様相を検討しているのかというところが見えにくい。ガソリンも重油も一緒に記述にしてしまうと、取り扱いは違ってしまう。
- このワーキンググループで検討しなければいけないのは、首都直下地震対策だから、首都にはどうしても守らなければいけない国家の中枢機能があるから、南海トラフとか大阪で起こった地震ではなく、首都だからそれを守るために許されるべき措置がないか、そこを明らかにすることが重要。
- 道路啓開にしても、それは現行の法律、今の警察や道路管理者では無理だということだったらアメリカみたいなFEMAをつくるとか、現状の発想からの限界でどうのこうのということではなくて、首都の中枢機能を守るためにはこういう手段がなければいけないということを考えるべ

き。

- 発災後、通勤者を限定するということが重要。首都において何を継続すべき業務として特定するのかということ整理し、そのために必要な体制を検討して、できるだけ人を動かさないということ周知徹底することで、道路とか鉄道への負荷をできるだけ小さくすることを第一に考えるべき。
- 鉄道や道路の復旧について、ガレキをどこへ持っていくのかを事前に考えておくべき。また、鉄道については、人員の輸送だけではなく、物資の輸送という観点も有効ではないか。
- 例えば避難のとき車を使うなどといっても、実際ルールを守らない人は出てくる。想定する事象としては、要はルールが守られないことも含めた上で最悪の場合を書くことにしていくのか。あるいは一定のルールが守られている前提にしていくのか。どういった事象までを想定するのかを整理する必要がある。
- 対策の方向性のところで、誰がやるのか主語がないという指摘があったが、行政のみの対策なのか、例えば民間も含めた出勤、在宅勤務を推奨するとか、誰の対策を書く部分なのかによって盛り込まれる事項も変わってくるのではないか。
- 一時集合場所、避難場所、避難所について、そこに逃げると必ず安全であるという理解を一般市民に与えてしまうと、非常に大きな誤解を与えてしまうことになるのではないか。また、避難の情報を適切に伝達する体制を確保するとあるが、具体的な目標を確定したほうが対策になる。
- 事例として東京都について集中的に書かれているが、千葉直下とか埼玉直下もあるので、ほかの県についての記載も必要。
- 東京だけにある国家の中枢機能について、特にきちんと力を入れて書かないといけない。日本だけのダメージではなくて、世界に対してのダメージを日本から発生させることのないようにすることは、日本の国家としての責務であり平常時の国内法のレベルで考える話ではなく、非常事態を前提に考えることになる。国家中枢機能を守るという観点から、非常事態において、どういう権限を付与すべきかという発想はこれまで余りなかったのではないか。
- 東京都の消防力について、東京都に最大規模の火災が生じたときに、近県からの応援なども含め、ハード面の整備、準備ができているかどうか。重点的に火災が起こると想定される場所についても対応が必要ではないか。

<本件問い合わせ先>

内閣府政策統括官（防災担当）付

調査・企画担当

参事官

藤山 秀章

企画官

中込 淳

参事官補佐

田村 英之

主査

村居 治彦

TEL : 03-3501-5693 (直通) FAX : 03-3501-5199