

(案)

記者発表資料

平成 25 年 月 日
内閣府（防災担当）

中央防災会議
防災対策推進検討会議
「首都直下地震対策検討ワーキンググループ」
(第12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6月10日（月）10:00～12:00

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、田和、中林、橋本、久田、平野各委員、
東京都、横浜市、(株)ローソン、
古屋内閣府特命担当大臣（防災）、亀岡内閣府大臣政務官、原田政策統括官、
佐々木官房審議官 他）

2. 議事概要

「今後の検討の進め方」について事務局より資料の説明が行われた後、質疑応答が行われた。「首都直下地震の被害の様相、対策等」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。

委員からの主な意見等は次のとおり。

- どの地震を対象として対策を検討するかと考えたとき、相模トラフのM8クラスについては、大正型か元禄型か、そういう過去に起きたものがもう一度起きたらという形で考えるのか、それとも理論的に考えられる中で最大クラスの地震という南海トラフのような形のものを考えるのか。
- 最大クラスの地震についても検討の対象とするのか。仮に起こったとしたらという想定については緊急性という意味もあわせて検討しないと、本来必要な対策をあきらめてしまいかねない。
- 最大クラスとM7クラスの2つの地震について被害想定をするというのは国民にとって、わかりづらくなれないか。最大クラスの被害を想定しておいて、M7クラスの対策はその中に含まれるとも考えられる。
- 最大クラスだと当然元禄型を超える津波も来るので、地下街、地下鉄、空港にも大きな被害が発生し、場合によっては立川もだめになってしまうかもしれない。
- 最大クラスの地震は、被害の様相についての前提条件が大きく異なったものになる可能性があり、発生頻度その他を踏まえると、最大クラスを考えておけば首都直下のM7も東京湾

北部も対応できるというものではないと思われる。

- 発生頻度は極めてまれだけれども、起こり得る最大クラスの地震と、起こる可能性が高い地震の2つをモデルとして取り上げるのであれば、その様相の説明あるいは被害想定も、同時並行で示していく必要があり、どちらかにどちらかが含まれるというような説明は誤解を招いてしまうし、正しく恐れる前提がなくなってしまうかもしれない。
- 首都圏の場合はハードウェアの問題と同時に、ソフトウェアというか、社会がどうなるかということが非常に大きい。定量的に耐震化100%だったらどうなるということ以上に、どういう対策を打つと被災後1日目、3日目、1週間目の様相がどう変わるのかということを示していくことが大事。それによってBCPの有無で何が違うのかなど、対策効果についての理解が得られるのではないか。
- 最大クラスの地震に引っ張られる形で1つのシナリオで考えてしまうと、対応すべき対策の体制や取り組みが、実際と大きく変わってしまう。
- 想定地震は大きく2つあり切迫性も規模も違うことから、対策のタイムスケールが違ってくる。対策の内容はある程度同じかもしれないが、切迫性が高いM7クラスへの対策が、100年とかの単位で考える最大クラスの地震への対策に結びつくような形で行うことが一番望ましいのではないか。
- 誰が何のために被害想定を行うのか、あるいは使うのかということについて、200～300年間隔の元禄型のように非常に発生確率が低いものは、一般の人には理解されにくい。これは防災を考える人、あるいはそれに資源配分をする人が中心になって考えるべき地震であり、一般の人が知っておくべき、このくらいの被害を覚悟して対策をなささいというレベルとは仕分けしておく必要があるのではないか。
- 首都圏は人口密度が非常に高く、デマ等が発生すると非常に大きな混乱を招くため、コミュニケーションの方法について考えることが重要。国、地方自治体、媒体のテレビ、ラジオ、ソーシャルネットワーク等を含めて、どのような形で統一したメッセージを出すかは非常に重要であり、対策を進める必要がある。
- 被害想定について、最大クラスを出すということで余りにも恐怖感を与え過ぎているのではないかという危惧がある。最大クラスの地震だとうなるけれども、切迫しているのはM7前後の地震で、その場合はこうなるというものを丁寧に示していくことが必要。ただ対策が分かれるということについて、津波の場合のL1、L2みたいな形での仕分けが良いのかは検討が必要。
- L1、L2をM7クラスか最大クラスの地震かと考えたとき、L1が防災で、L2が減災という整理で良いのではないか。M7クラスの対策がベースになって、被害の様相が整理され、それに対してM8を適用した場合に過不足があるのか、もう少し対策を行えばある程度の効果が期待できるのであれば、そこは経済的な効果を考慮すれば良いのではないか。
- 首都圏では人が多いということとあわせて、車が多いということが非常に問題となる。人と車の問題をきめ細かく検討し、被害の様相について想定することが必要。ただし、これは交通規制だけの問題ではなく、一人一人がどのように行動すべきかということを手伝っていき、つなげない限り対応は難しい。
- 津波の場合のL1、L2というのは津波の高さの問題だけなのだが、首都でのL1、L2という考え方については、全体の様相が全く違ってしまふ。正しく恐れるための情報の出し方というのは、2つの被害状況をきちんと整理した上で、どこにどんな差があるかをきちんと説明していくことが大事。
- 発災時に慌てふためかないようにするということが、混乱を鎮静化する方向に持っていくためには重要。心を鍛えるということを行っていくことが対策の1つになるのではないか。子供に対しては教育というものになるが、大人に対してはどうすべきかなども対策として考える必要

がある。

- M8クラスの地震に対する被害想定について危惧されるのは、予算、人員をどこに配分していくか、どういう対策をとるかということ。非常に起こる確率が低い地震の被害想定が前面に出ると、予算、人員等の資源の適正配分という観点から、本来資源を投下すべきところに、投下できなくなる恐れがある。
- 想定される被害への対策の中に、正確な情報をつかんで発信するということが入っていなかった。しっかりモニタリングして、どの規模の地震がどこに起きて、どこに被害が出ているのかなど、あとの避難にもつながる話であり、正確な情報をどうつかんで発信するかという視点がここには必要。
- 膨大な数の避難者への対応として、避難者を出さないことが対策として重要。建築基準法に基づき建てられていれば、震度6強でも建物そのものは大丈夫なので、避難をしないということや、会社からも避難しないという対策を進めることで、避難者を事前にいかに減らすかが重要。
- 各省庁において地震対策というのは所掌する範囲についてそれぞれ行われているが、国としての観点、横串を刺して整合を考える必要がある。
- 帰宅困難の問題というのはすなわち出勤困難の問題でもあり、企業や政府のBCP、なるべく早く企業を立ち上げ継続するためには、帰宅困難と同時に、あるいはそれ以上に出勤困難ということを考えておく必要がある。
- 首都圏では膨大な被災者、避難者の次は膨大な仮設居住者、仮住まいを必要とする人たちが出てくる。避難所にしろ、応急仮設的な仮住まいにしろ、出勤困難という事態が常につきまとして、首都の機能あるいは経済機能の維持、回復が遅れてしまわないように、検討を進めておく必要がある。首都の迅速な復旧・復興については、復旧・復興計画をつくるという話だけではなくて、復興に至るプロセス(復興過程)をきちんと考えておく必要がある。

<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



平成 25 年 月 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13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7月19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、翁、田和、中林、林（春）、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）、西村内閣府副大臣、
原田政策統括官、佐々木官房審議官 他）

2. 議事概要

「ライフライン、交通施設等の被害の様相等」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。「経済活動・企業活動における被害の様相等」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。「最終報告の骨子」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。

- 東京で一番問題になるのは、車をどのように処理するかということ。地震の発生時間帯等にもよることから、当初の状況、ケース、時間を設定して考えてみる必要があるのではないか。車をうまく処理できないと、道路啓開にもつながらない。
- 首都高をどのように規制し、活用していくかを考えることが重要。被害状況によっては可能な限り遠方へ誘導する措置をして、環七以内の車を減らすような方策も重要ではないか。都心で首都高から地上へおろしてしまうと、かえって混乱を増す。その前提として、首都高の耐震強化が非常に重要。
- 災害が起きる時間帯により影響が全く変わってくる。例えば、深夜早朝に起きた場合にどういことが起きるのかということも考えておく必要があるのではないか。
- 道路がいかに整備されていようと、車両は燃料がなければ有効に活用できないため、電気等と同様に基礎燃料についてもライフラインとして考えておく必要がある。
- 政府機関自身の混乱も起きるのではないか。特に国民に対して、いかに情報を収集し正確に提供するかということ考えた想定が必要ではないか。

- 時間帯による分析にあたっては、例えば子供たちが学校に集まっている場面で災害が起きたらどうなるのかという想定も必要ではないか。
- ライフラインそのものが相互に関連する被害も考えておくことが重要。ライフライン事業者は、脆弱な場所の同定について詳しくピンポイントでわかるのではないか。どのような被害が出るかということに加えて、その後の復旧における調整についての話し合いを始めておくことも必要ではないか。
- 道路については、ゲートでコントロールができる首都高が頼りになるのではないか。ゲートのない道路をいくら緊急交通路に指定しても、現実にはコントロールできないのではないか。
- 緊急輸送路上にある放置車両は強制的にドアを開けて、警察で動かせるなど、道路の利用に関してある種の公権力の強化みたいなものを考えていいのではないか。
- できるだけ多くの人に一時的に東京あるいは首都圏を離れてもらって、それでも被災者である資格は維持できるように、被災者の登録制度のようなものを導入してもよいのではないか。
- 一時的に人を減らすことは必要だが、全員減ればいいという話ではなくて、災害直後に復旧・復興を始めるための戦略の中で、とどまってもらべき人と、むしろ過酷な状況の中にとどまり続けられないほうが関連死も防ぐことができる可能性のある人など、その峻別が必要。
- ライフライン事業者からの情報が行政に届きにくいのではないかという話もあるが、東日本大震災での経験で言えば、関連する省庁から似たような情報の提供を求められる。8割、9割は重なっているが、残り1割が違つとか、フォーマットが違つということで、提出する側としては非常に負担となる。これからは、どの情報をどういうルートで吸い上げていくか、その情報の選別、必要とされる項目の選別が重要。
- 今回の被害想定自体は、単純に被害想定を出すだけではなくて、対応策、その方向性も見据えて出していくところに意義がある。例えば鉄道の話であれば1カ月とまるとあるが、具体的に3日とまる程度と1カ月とまる程度というのは質的に意味が違つるので、事業者にヒアリングを行い原因を見極めることで、復旧する路線に優先順位をつけるなどといった対応策がとりやすくなる。ほかのライフラインについても同様。
- 最大クラスの場合の被害様相の取り扱いは悩ましい。切迫している湾北地震に相当の資源を投入して対策をとらなければいけない中、切迫度がそれほどでもない最大クラスの地震の被害想定を出した場合、対策をとるのかどうか。対策をとらないのであれば、そもそも被害の様相を出すことの意味があるのか。
- 車の移動を考えると、いわゆる公権力の強化というものも、非常に重要なポイントになる。特に首都高が使えるということは最優先になるので、現行の制度の中で、できる部分がどこまでなのか、足りないところは制度を変えていく必要がある。事案が発生してから現場で関係者、道路管理者、警察などが車の排除に躊躇なく動けるような体制にしておく必要がある。
- 物流について、国民からすれば商品、必要な物が買える状態かを記述したほうが適切ではないか。まずはお店が開いているか、さらに、行つても商品が並んでいるかという記述と、一方で、国民には備蓄の必要性についてしっかり準備していただくような形がよいのではないか。
- 東日本大震災のときは、ATMが停止するなど結構混乱したこともあった。こういった決済というのはネットワークなので、銀行の決済にかかわる人たちが、指定公共機関に準じるような立場で決済システムを支えるというようなBCPができていないと維持できない。これは銀行だけでなく、全銀システムとか運営主体についても同様。
- 資金調達の困難化とか、債務不履行の増加について長期の影響が出た場合、中小企業などは次々に資金繰りが危なくなっていくという状況になる。決済を滞りなく進めるということだけでなく、そうした資金繰りを支える体制をつくっていくことが銀行にとっては非常に重要であ

- る。
- 株価や金利・為替の変動というのはすぐに起こると思われる。株価は非常に落ちるし、長期金利が急騰するのではないか。日銀はすぐに対策を行うが、マーケットは海外と密接に関連しているので、海外投資家が動揺することのないよう海外に対してきちんとメッセージを出していくことが重要。
 - 首都直下地震なので、日本国としての国際的信用の維持にかかわる一連の政策とか、その前提になる影響とかという分析が必要ではないか。国内の問題へ対応するための前提として、国際的な信用がある程度維持できることが必要ではないか。
 - 首都機能への影響が比較的短期で、しかも割と軽く済むような印象を受ける。東日本大震災の復興においてもほぼ国が支出しているわけだが、それを首都直下で考えたら、現在かかっている費用の何倍という財政支出が必要となる。それを考えると、もう少しシリアスな、国の存亡にかかわるような経済的シナリオも検討の中に入れておくべきではないか。
 - 被害の様相については、長期的な視野と短期的な視野の両方が必要。ただし、短期的にどういう対応をして、どういう事態に至ったかによって、その長期の目標を達成する中間の取り組みが大きく変わってしまうので、復旧という段階をどのように捉えるかというのは非常に重要。
 - 被害の様相の中で火災が3日続くかもしれないという話が出たが、3日間火災が続いている間は、いろいろな活動が制約される。したがって、火災がおさまった後に復旧活動が始まってくる。発災した時間と、時間の経過をきめ細かく押さえることと、長期的な視野で何を考えるべきかを仕分けて、かつ連結させることが重要。
 - 製油所・油槽所の能力が3分の1程度という想定について、例えば製油所・油槽所が3分の2潰れてしまうという話か、または、3分の1ぐらいは何とか稼働するという内容か内容を明確にすべき。タンクローリーが不足するシナリオについても明確にすべき。
 - 被害想定は、企業あるいは国民に今後の対策をきちんと実行してもらうためにも、数字がいかに大きいかある程度見せることも必要。自助をやっていくためにも、切迫性を数字的に見える化することが重要。これは、復旧・復興する際にどの程度の備えが必要となるかについて、企業等がどこまで備えればよいかということを考える一つの指標となるのではないか。
 - 人が生活をする上で一番大事なものは居住の部分だが、東京の場合には想像もつかないような住宅・建物の不足が生じるのではないか。また、交通が1カ月は遮断するという話もあるが、その中で地下鉄が割と早く復旧するかのような話が出ていた。例えば道路が使えなくても地下鉄の一部を物流のために利用するという戦略も考えられないか。あわせて都内には川もあるので、船の利用も考えてみてはどうか。
 - 学校とか医療機関といった暮らしを構成する上で重要な要素は、経済が復活する上でも重要な要素になる。
 - 海外への情報発信というのは、それぞれの機関が行うことになると思われるが、一番高いレベルで国がきちんとまとめて発信しつつ、日銀だとか証券取引所だとか、それぞれがきちんとした役割を果たすという重層的な構えが重要。
 - 東京都、神奈川県、千葉県が行う想定は、自分の県のところの被害想定しか行わないので、首都直下地震の全体像を明らかにするというのは、国の被害想定だけである。被害想定について全体のイメージがわかるように地図化するなど、それぞれの自治体あるいは、自分自身の問題として首都直下地震を考えることにつながるような工夫が必要。
 - 地震対策のポイントについて、時間ごとに考えることも必要。例えば3日以降たった後どうなってくるか。発災後3日間の間、例えば企業の活動も相当制約されるが、それが1週間、1カ月と時間がたつと徐々に変わってくる。発災前、発災後、数日後、1カ月以上たってからと、そのときに必要な活動について、時間軸みたいなものが入るとわかりやすいのではないか。

- 首都直下地震における被害の特徴として、膨大な数の避難者・帰宅困難者の発生が考えられるが、これにどう対応するかというところが書かれていない。何よりも大事なものは人の命なので、災害弱者、災害要援護者のことも含め、支援の手法を開発するとか、支援の拠点をつくるとかというようなことを含めた検討が必要。
- 東日本大震災のときには緊急的な規制緩和を一時的に行っていた。発災から1日ないし2日というのは非常に混乱している状況の中、情報もなかなかうまくとれない、交通もなかなか開通しないというような状況で、発災後24時間についてはオートマティックに規制緩和をするものを決めてしまうのも一つの方策ではないか。
- 人口がこれから減少する時代に入って行く中で、首都圏といえども一定のシュリンクをすることが考えられる。それを前提にした首都圏復興グランドデザインを考えられるとすれば、国のステージではないか。この膨大な被害から、どういう首都圏を目指して復興することができるのか、今後継続的に検討すべき課題も整理して記載すべきではないか。
- 復興へ向けた取り組みとしては、地籍調査を進めておくということが何よりも迅速な復旧・復興に向けては重要なので、これも事前に行える復興の準備ということでは、地籍調査の促進ということについても、きちんと位置づけをしておくべき。

<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

(案)

記者発表資料



平成25年 月 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。

- 実物の消火器を使って訓練を行うことで、住民が初期消火を自主的に行うきっかけとなるのではないかと。実物を使って訓練を行う機会が、あまりないような気がするので、期限切れの消火器を訓練に有効利用できるような仕組みが考えられないか。
- 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と。
- 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と。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と。
- 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と。

<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