
発災後 1 週間以内にとるべき作戦行動

(国土交通省東北地方整備局、東日本大震災の実体験に基づく災害初動期指揮心得、80-87)

2015 年 1 月 16 日、災害医学抄読会 <http://plaza.umin.ac.jp/~GHDNet/circle/>

○発災から約 1 週間は「非常の時間帯」と呼ばれている。人員や物質は不足しており、新たな情報が入るたびに状況は刻々と変化し、メディアからも断片的な情報が流れだし、指揮命令系統も混乱している。その中で指揮官は、状況に応じて初期の基本方針を修正しつつ、優先順位を誤らずに、「非常時の覚悟」をもって、前例やルールを無視してでも、直面する課題をクリアしてゆかねばならない。また、その覚悟は組織に徹底することが必要である。非常の措置には法律や予算を修正するほどの重いものから、内部規則を変更する程度の軽いものまで様々である。そのため、部下がそういった覚悟を持つためには、指揮官クラスが責任を持ち、上部機関とも意思疎通を図り、臨機応変に対応できることが必要である。

すなわち、最初の 1 週間は防災業務計画に沿った復旧・復興が軌道に乗るまでの、シナリオのない、最もシビアな決断を求められる「非常の時間帯」なのである。

○東日本大震災の事例

・道路啓開 3/11 (1 日目) ~3/18 (8 日目)

東北地方防災業務計画には組み込まれていなかった道路啓開作業を、大津波警報発令中から開始した。また路線の選定については、道路種別に関係なく行った。

・リエゾンの市町村派遣 3/12 (2 日目) ~6/4 (86 日目)

受け入れ先市町村の同意を得てからという規定を超え、調整を待たず見切りで全市町村へと派遣した。

・異例の物資調達 3/14 (4 日目) ~3/31 (21 日目)

初日の基本方針では想定されていなかったが、市町村単位であらゆる物資を必要としていることが明らかになったため、国土交通省の所管を超えた物資調達班を組織した。

・通常工事の一時中止 3/14 (4 日目) ~4/11 (1 ヶ月目)

・航路の一部再開 3/14 (4 日目) ~3/23 (13 日目)

津波注意報の解除を待つより先に現地調査を実施し、当初から宮古港・釜石港・仙台塩釜港の 3 港に対して優先的に啓開作業を行った。

・燃料調達 3/14 (4 日目) ~5/31 (82 日目)

当初の燃料管理は、通信維持のためのものを電気通信班が、ポンプ車などの災害対策機器を機械班が担当し個別に実施されていた。しかし市町村でも病院の非常用発電に燃料が必要としていることが明らかになったため、全体の燃料調達チームを新たに立ち上げた。

・広域緊急排水 3/16 (6 日目) ~8/26 (169 日目)

想定以上の海水が陸地にとどまったため、当初は要請を受けてポンプ車で対症療法的に排水を行っていた。しかし、仙台空港を優先して排水し、航空写真で湛水の程度を掴むことができるようになってからは、所管にかかわらず全面的に国土交通省において広域排水を行っていくことを踏み切った。