

---

## 発災後 1 週間以内 救援ルートの確保

(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、p.101)

2015 年 2 月 13 日、災害医学抄読会 <http://plaza.umin.ac.jp/~GHDNet/circle/>

---

### 【第 1 項 道路啓開】

○道路啓開はスピードが命

大規模災害時には

本部：速やかに全体の作戦計画を示して啓開を開示すべき。

現場：指示を待つことなく、明らかに優先されるべき幹線国道などの情報収集や啓開に着手すべき。その際、二次災害の防止を図る必要があり、特に余震や津波には十分な注意が必要である。

○東日本大震災の事例で分かってきた改善点

1. 東日本大震災では道路上に残された自動車の大半が海水に浸かり、ほとんど廃車状態であったため、その撤去は大きな問題にはならなかったが、首都圏などの震災では、無傷の状態で放置された自動車が道路を塞ぐことになり、早期に交通確保を図る上で、その処理についての研究が必要。
2. 東日本大震災の道路啓開ルートは、基軸となる東北自動車道が生きていたため「くしの歯」状のネットワークが考案されたが、災害はその都度様相が異なるものであり、この形状にとらわれすぎること避けるべきである。
3. 東日本大震災では、地震の振動数特性と、阪神淡路大震災以降の耐震補強の効果により、構造物への被害が幸運にも小さかったが、道路啓開がガレキ処理中心であると思いつくことは避けねばならない。

### 【第 2 項 航路啓開】

一刻も早く緊急物資輸送船の入港を可能とすることが最重要課題。

このためには発災後全国から参集する緊急物資船の必要水深を確認しながら、接岸させる岸壁の選定についても、直背後の状況、岸壁から内陸部へのアクセスを加味し、港湾管理者や港湾利用者と共に迅速に決定すべきである。また、平常時と異なり、通信状況が芳しくないことや港湾への要請が日々刻々と変化していくことから、発災後 1~2 週間は、災害協定先と密なる打ち合わせを日々行い、各港への作業船の割り振りや作業進捗等のスケジュール管理を行う必要がある。

○東日本大震災で分かってきた改善点

実際の災害時に起きる想定外の事象への対応スピードを向上させるためにも、通常時から、港湾管理者、船社・荷役業者・陸運業者等からなる BCP 協議会を立ち上げ、議論を深めて早期に動き出せる体制を整えておく必要がある。

### 【第3項 緊急排水】

大津波が平野部を襲う場合には、沿岸部で広範な浸水域が生ずることとなる。地方整備局は発災直後から自らが主体となって組織的に排水に取り組みねばならない。

排水は人命救助や交通インフラの再生のみならず、行方不明者の捜索活動にも不可欠であり、その優先度をいち早く判断して、排水ポンプ車を集中投入すべきである。この際、浸水の全体像把握や排水計画を立てることで、優先箇所の選定や効率的排水が可能となる。また、浸水域が大きく広範囲なほど、燃料補給などの後方支援を計画的に構築しなければならない。

#### ○東日本大震災から分かってきた改善点

1. 発災直後、浸水の全体像把握や体制の切り替え・統括運用までに時間がかかった。発災直後から広域排水計画策定等の計画部門と現地での排水運用部門、燃料供給など支援部門を一体的なものとし、排水全体のマネジメント部署を設け、オペレーションとしていけば、より効率的・効果的な排水が可能であったのではないかとと思われる。
2. 排水ポンプ車の派遣にあたって今回のような大規模浸水の場合の費用負担のあり方が示されておらず、自治体においては派遣要請を躊躇する場面もあった。今後は、改訂された水防法において「特定緊急水防活動」として、津波浸水について国土交通省が自ら排水実施できるようになり、被災自治体への支援が強化されている。
3. 政府からの派遣者等が現地において排水ポンプ車の要請を受けて、出勤を指示することが頻発し、的確な指示でないことがしばしば見受けられた。危機対応において指揮命令系統をゆがめる言動を慎むべきであることは言うまでもないが、排水ポンプ車の運用フローを早い段階から周知徹底するなどの改善も必要である。

#### 【まとめ】

道路啓開、航路啓開、緊急排水は救援ルートの確保のために必要不可欠であり、いずれも迅速に行われなければならない。東日本大震災での経験を踏まえて分かったことは、災害が起きてから対応を考えるのではなく、日頃から災害が起きた際の対応を考え、異なる分野が意見を交換し知識をシェアすることで、災害時に早急に動き出せる体制を整えておく必要があるということである。