

国土計画研究会（第5回）

日時：平成23年11月18日（金）19：00～

場所：航空会館503会議室

D 今回の震災を受けて、東北の復興の話は重要ですが、むしろ東北以外の話として、東日本大震災の教訓を受けてどういうことを考えなければいけないかということについて述べたいと思います。ここでピックアップしたテーマは3章にある7つです。要するに、今回の東日本大震災を受けまして、国土全体での機能分担・配置を考える必要があるのではないかということ。

2番目は、交通のリダンダンシーというものが今回の東日本大震災でどういうふう理解されるべきかということ。

3番目は、情報通信の関係。

4番目は、国土利用の話として、高台移転の話とか出ていますけれども、それに対して疑問を投げかけているというか、もっと大変なところがありますという話です。

5番目は、福島原発の話も含めて、エネルギーというのがこれを機会にクローズアップされたわけです。そういうものに対して、自然エネルギーだけで日本全体がうまくいくということは言う気はありませんけれども、多少なりともエネルギー問題を考えていこうということです。

6番目は、どちらかというと民のほう中心ですが、サプライチェーンの話を書いています。

7番目は、視点を変えて、担い手論として、今回、「新しい公共」と言われるものが随分活躍しているということで、そういうものを東北以外に全国的にどう考えていくか。そういうポイントに絞ってまとめております。

例えば人口とか、世帯とか、そういうものを見る場合、東北は我々の定義では7県になりますけれども、さらに被災している4県に絞って、あるいは関東は2県に絞って、それから、被災している市町村だけを見たらどうかというこ

とと、さらにここでやっているのは、浸水した地域だけをメッシュデータでピックアップして、その人口を拾うみたいなことからやっています。一番上は全国、1億2,000万人いますと。東北7県とか4県ですが、例えば沿岸部の市町村だけで見たのが東北圏沿岸部市町村計というのがありますが、これは、238万3,000人ですから、日本全国に占める割合が総人口の1.9%ということです。

そのときの高齢人口は、2.0%という状況になっていまして、そういう意味では特別に東北沿岸部の市町村が高齢化が進んでいるかということ、人口比とあまり変わりませんので、みんなが言うほど高齢化が進んでいる地域ではないです。

さらに、浸水地域、水に浸かったところの人口は、35万人。日本全体の人口で言えば0.3%です。その全国比が4.9%で、高齢人口を見ても5.0%ですから、浸水地域は高齢化が進んでいるかということ、必ずしもそんなに進んでいる場所ではない。日本全体が高齢化が進んでいるから、この地域も高齢化が進んでいるとは言えるかもしれませんが、この地域が特に日本の中で高齢化が進んだ地域だというのは間違いだと思っております。もっと細かく見ると、青森県の沿岸部とか宮城県の沿岸部は、むしろ年齢は若いほうだということです。

浸水した地域だけの世帯数を見ると、12万世帯です。今回の仮設住宅の必要戸数という感じから見ると、ケタ数的には大体パラレルになっていることがわかります。

青森や宮城の一部は、全国平均よりもむしろ高齢化率が低い、なぜかと調べたら、青森のほうは自衛隊の人が多くて、意外と若いです。あと、仙台市の一部は高齢化が低いということです。そういう意味では、三陸沿岸は若干高齢化が進んでいるとは言えるかもしれませんが、県の平均から見ると同じぐらいだということです。

ここでの生産額ですが、メッシュごとの浸水区域まで下って見たものです。日本全国の総生産は530兆円ありますが、そういう中で浸水区域だけの経済を見たのはほかではないと思います。例えば、ここでのGRPという産業計だけ見ますと、10兆円ぐらいしかありません。今、水産業がクローズアップされて

いますけれども、270 億ぐらいしかないわけで、もともと水産業そのものは全国でも 8,500 億円ぐらいしかありません。ただ、どうしても漁業、漁村という感じで注目されていますけれども……もちろん、ここで言う水産業だけではなく、製造業の中で化けている水産加工業とか、そういうものはあるわけですが、額としては大きくなって、このあたりでもやはり製造業が中心です。

全国に占める割合は、水産業は当該地区の産業が 0.2% しかないわりには 3.3% あるという意味で、特化しているのは事実であります。ただ、レベルとしての額はそんなに大きくないということでもあります。

東北の浸水区域は確かに水産業に特化していると言えます。電気・ガス・水道業というのは、緑色が沿岸市町村ですけれども、やはり発電所の関係とかあって、そこが特化しているという状況です。そういう意味では水産業の特化度は高いけれども、それほど大きくないといえますか、製造業のほうが大きいということが言いたかったということです。

東北はよく農業県と言います。農業のシェアが高いことは高いのですが、傾向的に見ると、横ばいないしは減少気味であります。それに対して、レベルは低いですが、製造業は着実にシェアが伸びています。そういう意味では、東北における製造業というのはだんだん大きなものになっています。

少し視点を変えまして、今回の震災の特徴ですが、高齢者ほど犠牲者が多いというのは予想どおりですけれども、例えば阪神・淡路大震災のときは、若年のところでちょっと山があります。高齢になるに従って増えるという形になりますけれども、こちらは、年を取るほど被害を受けていることが特徴で、今回の死亡原因が津波被害が多かったわけですが、阪神・淡路は瞬間的に死んでしまった。それに対して東北のほうは、時間を置いて死んだというところで年齢差が出てきているということだと思えます。

沿岸部の中の浸水している地域にどんな施設が入っているかということについて、例えば、浸水している地域の中で人が住んでいるところを見ようと思うと、例えば岩手県で見ると、建物用地が 22% 浸水している。78% は浸水していない建物用地です。つまり岩手県で言うと、浸水したところで人が住んでいる

のは2割ぐらいありますということです。県ではなく、浸水市町村の中の話です。

そうやって見たときに、岩手県は4割ぐらいの病院は浸水した。大槌町とか、陸前高田市とか有名になりましたが、市町村役場の3割は浸水してしまったというふうに見ていただくものであります。

国土計画的な観点での課題点というのは、一朝有事の場合に、特に首都圏がやられたら大変になるのではないかとということを彷彿とさせたということであり、首都直下の被害想定ですが、東京圏だけの被害をある時点で切つて見ると、例えば電力は、被害想定よりも大きくライフラインの被害としてはありました。

今回、帰宅困難者がかなり出たわけです。正確な数字はうまく把握できないのですが、例えば東京都では9万人以上が施設で過ごしたと。これが首都直下だとケタが違って、東京都だけで見ても390万人出るといふことですので、今回の帰宅困難だけでもあれだけ混乱した。かつ、あれは金曜日でまだよかったのですが、本当に首都直下が起きて何十倍も人があふれるようなことになったら、やはり大変なことだなということであり、

さらに、帰宅困難よりも、首都圏が担っているいろいろな機能が麻痺したら大変なのではないかということで、指標としてどれだけ集まっているかを見ると、東京圏だけで人口3割とか、企業の本社で言うと半分以上とか、本省機能という100%東京圏なわけです。そういうことで、一朝有事の場合、東京圏が被害を受けたときは大変だとなります。

かつ、今回の震災で被災地域が広域に及ぶという経験をしたわけであり、点で被災するわけではなく、面で被災することもあり得るということで、巨視的に見ると日本列島そのものが4つのプレートの上に乗っているわけです。同じプレート上にある以上は、同時被災も可能性があるのではないかと。かつ、東京圏が持っている機能のバックアップが重要となるだろう。そのときの一つの例えとしては、バックアップする場所もよく考えなければいけないのではないかと。東の機能は西でバックアップするとか、そのぐらいの巨視的な観点で考え

なければいけないのではないかということです。試みに人口とか経済を半分で割るとすると、東京圏より東側と中部も含めた西側というので、ちょうど半分・半分ぐらいになります。

太平洋側と日本海側とか、その複合型があるわけです。いずれにしてもこれを機会に、東京圏の持っている中枢機能のバックアップということを真面目に考えなければいけないのではないか。首都機能移転については一応の候補地の結論まで出てやっているわけで、それは国会預かりになっておりますが、一括移転ではなくて、一朝有事の場合のバックアップについて議論しようとなっております。

バックアップというときに、今回見られた中の各県と県との間の協定というと、ある程度距離を置いたところで協定している例があって、例えば岐阜県と鹿児島県とか、兵庫と新潟とか、そういう単位でバックアップの単位を考えなければいけないのではないかということを言っています。

バックアップもいろいろなレベルがあるということで、市民レベルで言えば、「二地域居住」とか、そういう話もこの機会に考える必要があると思います。

2つ目のテーマのリダンダンシーという問題について、今回、考えさせられたわけですが、今回の震災は阪神・淡路大震災のときの教訓を得て、橋脚の補強強化とか、そういうことが功を奏して、構造物として壊滅的に壊れたものはなかったのではないかと思います。とりわけ今回は、三陸縦貫自動車道の一部の盛土が防波堤の役割を果たしたとか、そういうことがあって、そういう意味では阪神・淡路の教訓が生きたのではないかと思います。

とりわけ初期において、東側はずっと港が使えない状態でしたけれども、日本海側からいろいろなモノを搬入した。これは油の流れを見ていますが、日本海側の港にはかなり早い時期に油が入って行って、その後、鉄道を活用して東側に行くものがありました。もう一つは、東北縦貫自動車道が比較的早く使えた。一般に開放するのは随分後ですけれども、緊急車両については直後から使っていたという意味で、道路を利用した南北間の移動がスムーズにいったというのは、評価をすれば、東北道と太平洋側の既存道路との関係のリダンダンシ

ーというのが効いたのではないか。

さらに言えば、三陸縦貫自動車道みたいなものがあれば、もっとそういうリダンダンシーを確保できたとは言えるのではないかとことです。いわゆる「くしの歯作戦」のような形で、東北縦貫道を中心として横断方向に一般道を啓開していったことが比較的モノが速く運べたということではないかということでもあります。

三陸縦貫自動車道といったものがあれば、確かにリダンダンシーという意味ではより強化されたのではないか。ただ、この場合は、国道 45 号線、三陸縦貫自動車道の一部共用区間を利用したという形で機能したのだろうということでもあります。

全国的にはまだミッシングリンクがあって、これはコストとの問題もありますが、今回の東北は、ある意味ではうまくいった部分もあるけれども、日本全国で見るとまだまだリダンダンシーが確保されていないところがある。今後、どういうふうにしていくかというのが課題であると思っております。

それぞれのフェーズというか、道の駅がうまく機能したとか、空港については、地方空港は比較的早く使えるようになったといいですか、活躍したということもあります。

情報の話ですが、車に積んでいる GPS の車間のネットワークとか、そういうのが利用されたというのがありますが、実は日本全国で見ると、インターネットエクステンジというのは2カ所ぐらいしかなくて、特に東京大手町に集中しています。東京で何かあるとインターネットも全然使えなくなるということで、これはある程度分散化することが必要ではないかと思いますが、ただ、現実には民間がやっている話なので、どうするのか。ちょっと答えがない状況です。

例の戸籍の消失した情報をどうやって復活したか、いずれにしても情報は重要で、かつ、今後そういうものをどうやってメンテナンスするかが重要だと思えます。

土地利用の話ですが、今回、沿岸部市町村というのは、当然、沿岸部ですか

ら、低い所の利用しかないのですが、県レベルで見ると大した低地利用ではないのです。沿岸部だけで見ると、建っています。例えば、発電所は、沿岸部市町村だけに限っていますので当たり前ですが、30メートルぐらいのところはほとんどあるという状況です。日本全国の人口で見ますと、標高 25 メートル以上で人口の半分という形で、沿岸部市町村はそれに比べて低い所に住んでいたということは確かに言えます。4 県だけで見たのはここにはないのですが、そうやって見ると、日本全国で、今回の津波被害に遭ったような低い所に住んでいる人はいっぱいいますという話が次に出てきます。

今回の津波で浸水した区域の条件と同じような所は、東北のリアス海岸のところは、標高が低い所というのはそこしかありませんので、被害は小さかったと言えるわけです。むしろ被害が大きかったのは、若林区を含めて仙台平野のほうです。

これを置きかえて、関東や東海、大阪平野のほうを考えますと、もっと被害が大きくなった可能性があるということ、日本全国でそういう所はたくさんありますということ、面積で見ると、わずかに 10% ですが、人口はそこに 35% 住んでいるという状況です。東北以外の所でも土地利用が重要になってくるのではないかと、このことを言っています。

内陸部でそれと同じ土地を求めようと思ったとき、確保できるかという可能性を見たものです。北海道から茨城ぐらいまでですと、何らかの内陸で賄える部分はありますが、それ以外の所はほとんどそこを満たすまでにはいきません。

4 番目のテーマ、エネルギーの話です。今回、大規模集中電源方式のところ、がやられると、自分のところで発電していても自分のところの電気は止まりっぱなしとか、あるいは、離島はずっと電気が来ないで困ったという話があったわけです。大規模集中電源が、なくていいとは言いませんけれども、ある程度補うような再生エネルギーもこの機会に導入していかなければいけないのではないかと考えた場合、エネルギー賦存量というのは、各地域それぞれ、太陽光とか、中小水力発電とか、それなりにあるということです。

例えば仮定計算でやりますと、大都市圏である首都圏とか中部圏の近県は、

今のエネルギー需要量を賄えるだけのものはとても見い出せないのですが、今回被災した東北地域は、自然再生エネルギーをもしフルに使えとすれば、中で消費している電力とあまり変わらないくらい発電はできます。北海道については、もっとそれを超えてできるということでもあります。そういうことで、この機会に再生エネルギーの導入可能性について勉強しようということをやっております。

エネルギーの次はサプライチェーンの話ですけれども、被災した地域以外にもいろいろなところで生産水準の低下は見られます。災害に遭った県だけではなく、全部、生産性が落ちていて、企業というのは基本的に日常状態では競争をしているけれども、非常時は協調関係が重要だということです。

今回、阪神・淡路のときから比べますと、ボランティアとか NPO の活躍などが目立ったわけでありまして、こういう働きはどんどん評価していかなければいけないのではないかと。とりわけ一朝有事の場合の建設業は重要だということです。有事のことを考えると、地域の維持事業としての建設業というものをやはり振興していく必要があるのではないかとということです。

首都機能のバックアップ論については、新聞でもかなり報道されておりまして、検討の委員会を立ち上げてやろうとしています。伊丹空港での副首都構想とか、そういう話との関係でいろいろリパーカッションがありますが、何とか来月中には開始して、年度内に一度、仮の取りまとめをしようというのが首都圏のバックアップの任務であります。

エネルギーの部分は、もちろん、自然再生エネルギーだけで何とかなるということはありませんけれども、この機会に、ローカルエネルギーの地産地消みたいなことを流域圏単位で考えていったらどうかということで、それについても三次補正が通りましたので、その中で検討をしていこうとしているところがあります。土地利用とかそういうものも含めて、情報の活用、そういうことをやろうということで問題提起をして始めているところです。

F 2つ質問があります。一つは、こういう大災害に対応してバックアップ



型でいくのか、分散型でいくのか。最初から機能を分散していくという形でいくのか、機能分散という形よりは、今の配置を前提としてバックアップしていくのか。その辺の基本的考え方として、今のお話をお伺いした感じでは、従来の分散という方向から、むしろバックアップという方向に行ったように受け止めたのですけれども、その辺はいかがですか。

D それは「何を」というところが重要だと思います。何をバックアップするか、何を分散するかということですが、この場合は、災害を想定したかなり限定した機能を考えていますので、そういう意味では行政機能の中核の部分のバックアップとか分散ということを考えています。要するに、国土政策全体としての分散論を捨てたのかとか言われると、それとちょっと違う、有事の場合に限られた機能についてだけのバックアップだと思います。

F どういう機能を考えるかという形で、もし行政機能という形で考えると、地方行政、中央政府というのは何なのか。逆にいくと、今回でも、市がなくなっても当分はやっていけるわけですね。その部分を、例えば行政をバックアップするという形でやっていけばいいかもしれない。それから、例えば情報関係については、それこそ国民総背番号制にして、そこはどこか1カ所で持っておけば、情報という形でいくとかなりバックアップができますね。行政機能または行政情報のバックアップということであれば、何か策はあるのではないかという感じはします。

D そういう意味では、行政の機能だけでも、非常時の緊急対応のものから、非常時の緊急対応ではないけれども、例えば警察機能とか、外交機能とか、財政の部分とか、中断をすると国益を損なうようなところがありますね。金融もそうかもわかりません。行政の中でもそういう部分についてのバックアップを考えていくべきではないかということで、緊急対応の部分の一番象徴的なのは、首相官邸の危機管理センターがあると思います。

現在の想定は、危機管理センターがダメになったら5号館の内閣府防災に行くことになっています。それでもダメなときは市ヶ谷防衛省の中央指揮所というところに行くことになっていて、それでもダメだったら立川という、4つ目まで用意していますが、これはみんな同じ東京都の中で動いているだけで、今回の震災から考えると、そういう小さな領域でのバックアップではダメではないかというのが一つあるわけです。それをどういう単位で考えるのか。

ここでは特に述べませんでしたけれども、実は大阪とかでは、政治的な思惑もあって、伊丹空港をつぶして副首都をつくれとか、そういう話に発展しています。要するに、巨視的な観点でもっとバックアップを考えると。それから、一般業務の中でも間断なくやるための、外交とか、金融とか、そういうのも、官邸の危機管理センターほど緊急ではないかもしれないけれども、やはりバックアップが必要ではないかということを考えています。

それについては、どういうやり方がいいのかというのはいろいろな議論がありまして、一つの考え方としては、例えば関西のいろんな地方支分部局をまとめたようなところで、緊急性を要するような……我々のやっているような企画部分は多少休んでも問題ないかもしれませんが、それ以外の部分については、権限代行というか、権限移譲をする順位を決めて、関西の地方整備局とか、財務局とか、そういう局長に権限を与えるようなことを考えたらいいのではないかみたいなことも議論としてはあると思います。

F もう一つの質問は、行政がやることは、行政機能とか行政施設の防災ということだと思いますけれども、もう一つ大きい問題は、民間企業の生産体制の問題だと思います。例えば、トヨタみたいに600万台の車をつくる、しかも効率的につくると、段階別にかなりいろいろな形でやる。阪神・淡路の後、東と西とにそれぞれの企業単位で結構分けたんですね。例えば工場も、単一機能がやられてもワークするような形で東と西に分れたけれども、今度、海外も含めて工場の生産機能の防災はどうするのか。それは経団連あたりで少し議論してもらって、彼らがやることについて行政がお手伝いするという形があれば、

何か入れたほうがいいのかと思うのですが。

D 本来は経済機能についても同じようにバックアップの議論というのはあると思います。生産体制あるいは分社化みたいなことは、震災を機に自主的に議論がされていると思います。トヨタの「かんぱん方式」みたいなものは、全部が普通に機能しているときはいいですけども、むしろ裏目に出たところがありますね。

そういうのをどうしていくのかということで、小さな例ですけども、例えばモーターではシリコンブラシという部品がありますね。接触するブラシなんですけれども、ああいうのはつくっている会社が2社か3社しかない。別の会社が日立モーターのシリコンブラシをつくると約束したとか、そんな話があるように、常時は競争していても、非常時は協調できるような協定を普段から結んでおくことは必要ではないかということまではこの中では言っていますが、なかなか言うは易しだと思うんですね。

F 「国土づくりの方向性」について、生産体制に関するものも、「通常時からの地域間交流等が災害時に機能する国土」、この辺がむしろ国土計画的な……。

D 今回の災害協定とか、市町村・県レベルの協力関係を見ていると、やはり普段から交流のあるところは早く援助ができたけれども、一応協定は結んだけれども、普段つき合いがないところはうまくいかなかったということで、通常から地域間交流をしておくことが非常時にも役に立つことだということで、地域間交流を進めましょうというまとめ方です。

F 例えば、中国ではペアリング支援という形でやっています。そういう点でいくと、バックアップの一環かもしれないけれども、今ごろから姉妹都市を少し発展した形のペアリング支援という形を……。

D 中国の「対口支援」のことですよ。日本でも“対口型国土”というのを東西でやったらいいではないかとも考えられますね。

姉妹都市とか、結構いっぱいあるんですけども、形だけで、普段から交流とかなかなかいかないというのが今回の教訓でして、そういう意味ではいざという時のことも含めて交流を活発化することは何かあったときは役に立つということです。

F 「交流」という形なんですね。

D 交流が重要だと。バックアップの話は、いろいろな動きがあって、特に大阪は、今回は、首都移転はダメだけど、副首都構想ならいいというところまでは一応引き出したのです。関西は副首都と名乗っていいという話で関西でも触れ回っていますけれども、そういう意味ではバックアップの話は誰もがやらなければいけないと思っているところがある。

F 大阪都構想というのはいまひとつわからなくて、TPP 以上にわからなくて、時代に逆行しているのではないかというのが率直な印象ですが。

イギリスのロンドンと逆の方向でしょう。分散しろというのをむしろ都のほうに集中しろという話で、ちょっとよくわからないのですが……。

D 発想は、二重行政を解消できるのではないかということだとは思いませんね。大阪市立図書館と大阪府立図書館が両方同じようなところにあるとか、そういうレベルの議論ですけども、確かに全体的に見たときにどっちが効率化するかわからないわけですね。

F 伊丹をつぶすと例のコンセッション自体が崩れてしまいますよ。

D それに企業化するわけですから、関空と一緒にしてやるときに、今、伊

丹のほうドル箱になっていますから、そっちをやめるというのは成り立たないと思います。

F 伊丹をつぶしたら、関空というのはマイナスしか出ないですよ。

D それは首都機能移転の法律と似ているのですが、何とか審議会を内閣府につくって場所を決めるみたいな話になっていて……。伊丹と議連で決めているわけではないですけども、具体的な場所の話になると、政治が絡んでくるから、簡単ではない。

F 梅田の北ヤードだったらあり得ると思ったけれども、この前行ったら、もう建っていますね。

D あそこは一応は決まっています。むしろ関西だったら関西学研が有力とも考えられます。あと、副首都構想はリニアの話と絡んでいまして、大阪まで早くりニアを結んで東京との便をよくすれば、副首都として完璧だろうみたいな話になっているわけです。今は JR 東海が言っている構想は、東京 - 名古屋が 2027 年で、名古屋 - 大阪は 2045 年とかになっていますけれども、それをもっと早めて大阪まで一気に改良しろという話もセットになっているわけです、例の副首都構想の話は。

A ファーストインスピレーションとしては、データバンクが非常に進んだなと思いました。

D データをちゃんとそろえないと。まずはデータを。

A 最終判断は、例えば経済活動については、権力を持っている政府が口を出すのは相当注意してやらなくてはいけないのは基本ですからね。これからま

すますコンピュータの能力が上がってくれば、もっと時間早く提供できるでしょうからね。

そういう見解に立つと、一つは、さっきあった西と東で……。あれが非常に重要だと思います。ただ、トヨタなんかははっきりと、日経や読売でも、東西に機能を分散させようという意図で関東自動車の移転まで決めたわけです。この震災直後に社長が話していたけれども、相当戦略を持ってやっているんだなということがわかって大変よかったと思うけれども、やはり基本は、日本列島が4つのプレートからなっていて、もう一段階下がれば、内帯・外帯とか、フォッサマグナとか、国土の基礎条件はこうなっているというのを、地球物理学や地理学をやらない人でも正確につかめる情報を、かみ砕いてこういうところに出しておく。それを経営者連中や地元経済連中がどう判断するかというのは、政府が引き連れていくということではなくて、任せなくてはならないと思います。自由競争体制をとっているのですから。

D そういう意味では物理的な外形標準的なものというのはあるんですね。例えば液状化は埋立地だけで起きていると思いますけれども、今回、佐原とかで起きていますね。ああいうのもちゃんと地質図が読める人だと、ここが危ないというのがわかるわけです。今回、地質の中の条件みたいなものも含めた情報提供をやるうとか、あとは、昔からいろいろな言い伝えがあって、ここは危ないと言っている所はやはり危ないわけなので、昔から使われている古地図みたいなものを、地図の上には正確にはのらないまでも、こういうことがこの地域にはあるとか、そんなこともやっていくべきではないかと。昔の災害履歴とか、古地図とか、地質情報とか、そういうのを総合的に判断できるような情報提供が重要だと思います。

今回、実はハザードマップも検証したのですが、当たっている所と外れている所がすごく大きいんですよ。ある所はピッタリ合っていますが、ある所は全然当たらない。そういう情報をつくる主体の態度の問題ですけれども、それを単純に……。

A 政策と直結して発表しようと思張るより、基本の情報をたくさん出してやったほうがいいと思いますね。

それから、サプライチェーンのあれは、実はあるグループがちょっと論文を書いて、私も書いたけれども……。

これよりちょっと前、7月頃です。問題は、工業出荷額が4%という時代に私は東北開発をやっていたけれども、今は8%になった。パーセントがそれだけ伸びたのが問題ではなくて、ある部品が、ある技術の上、ある経済事情の上で成り立っているのが、世界に供給源としてここ1カ所しかないとか、何カ所しかない。それが止められてしまったために、この地震でも、ブラジルの工場からタイの工場からみんな止まったわけですよ。あの影響を全部調べるとするのは大変だと思うけれども、少なくとも日系企業だけでも、止まったために起きた損失はどのくらいだったのかというデータは非常に説得力があるのではないかと思います。

D 額までは調べられなかったのですけれども、特に民間企業なので公表はできませんが、リストアップはしています。

A 世界的にね。

D それがわかればすごいですよね。

A 東北の出荷額より、場合によっては倍らばうに大きくなっているかもしれないです。そういう指摘こそがサプライチェーンの問題ではないかと思いません。

D グローバル競争が進むということは、特定のそういうモノというのはむしろ寡占化するんですね。安くて性能のいいモノに集まってしまうので、そうすると、もともと競争力はないかもしれないですけども、その部品が止まっ

てしまうと実は製品ができないという……。

A それはインフラにも言えて、久留米のブリヂストンに次いで日本のタイヤ輸出が多いのは、宮城県の岩沼にある東洋ゴムです。それが長年かけて、ついに、横浜経由、東京港経由ではなく、仙台港から直接アメリカへ輸出して、定期航路が開設されていたのです。それが仙台港が3.11の津波により中断し、いまだに定期航路としては復旧していないのです。そのために二次輸送をかけて東京まで運んで、東京で積みかえてまた持っていく。それがトン当たり幾らくらい損をしているかというのは、わりと単純に出てくるわけです。それだけでもどのくらいの損害をもたらしているかというようなことをやると、港湾の施設の被害なんていうのは、インフラだから、極端なことを言えばどうでもいいのであって、二次的、三次的損失こそ大きい。時間のロスと銭のロスと、そういうことこそが説得材料になるのではないかという気がします。

極端なことを言えば、政府としては国民の生活は安泰していることこそ存立目的です。そうすると、金額の損害とか、モノの損害ではなくて、これからの防災対策は「人の命をどれだけ助けるか」ですよね。それで「減災」となってきたわけですから、もっと人的被害に注目して書いたほうがいいと思うのです。

今回の被害は津波ですが、神戸は倒壊です。そうすると、倒壊のほうが人的被害は少なくなる。逆に言えば、津波でみんな洗われてたくさんの方が死んだということこそ、高度成長期の真っ只中のときとは違って、今回の地震で政府側が学ばなくてはならないことなのです。そう考えると、人の命を助けるためには避難。避難は訓練がなければ成功しない。それをやったところが、釜石の小学校で、一人も死なないで、宮城県の大川小学校は75%の子どもが死んでしまった。あれは単純なんです。避難したか、しないか。

D 普段の訓練、ソフト政策が重要なんですね。

A そうです。もっと大きく言えば、防災教育というのを国、社会としてど



うやるかというときに、きっちりした意見を出すのが政府としての役割なのではないかと思うので、そういう点では高度成長期型の……。

それから、国が出ていく理由とは何かということ。今回、自衛隊の出動とアメリカの機動部隊の出動での成果は、人命に限って言えば、避難がものすごく分散したでしょう。それを救ったのはヘリなんだよね。町村も警察も、どこへ逃げていくかわからないのです。それを空から見てみんなヘリが拾い上げて、たくさんの人の命が助かっています。

D 阪神・淡路と比べてもケタが違う。あつちは 6,000 人台で、こっちは行方不明者も入れると 2 万人近いですね。

A 人口の少ないところで 2 万人ですからね。阪神の場合は、どちらかというと時間との闘いです。倒れて下敷きになったから外科の人が多い。出血多量でみんな死んでいくわけです。だから 1 分 1 秒が問題。それで、実質的な意味で一番問題になったのは、自衛隊を出動させるための時間ロスなのです。

D 今はもう決断が早いですね。自衛隊に対してこだわりがなくなっている。

A 教わったから、だいぶ早くなった。それでもなお今回は幸せだったと思います、厳冬期でなかったから。3 月だから、だいぶ暖かくなっていた。寒い最中だったらもっと避難がばらばらになって、どこへ避難していいかわからないで、空中査察したわけでしょう。時間との闘いという点で政府の能力が十分に発揮できなかったのは、時間概念のない内閣だったから。

D 今回は意外と早くやれたほうだと思います。持っていかれたものはわからないですが、その後の対策は比較的早くやれたと思います。

A 一部の外国は日本の救援出動時間を注目し、軍や行政や地域の組織・統

治能力を見ようとしていたが、被災現場に展開するスピードが、彼らが予想していたものより3倍くらい早かったとのニュースもあります。

D 関東大震災のときも、船がいっぱい来て水深を測っていったという話がありますから、軍事的なニーズが一番満足されやすい。

A 日本列島に対する防衛戦略を、3・11の情報収集で改定しているらしいよ。

E それは、中国、ロシアが予想していたよりも、自衛隊がすごく機動的だったということですよね。

A そうです。3倍以上。

E だから、「甘く見られないぞ」ということになった。

A そうなんです。それから、そのついでに書いてあったけれども、消防と警察の連携も、神戸の経験があったから、前より全然いいわけです。歴史というのは都合の悪いのはみんな消していくから。いい点も消えているんだよ。山形空港は非常に働いたけれども、この間、山形へ行って初めてわかったのは、空港長の独断でやったそうです。その日24時間、夜間開港。

D 確かに、陸路ではなくて飛行機を選択すれば意外と早く帰れたらしいですね。旅行者なんかも。

A 緊急避難物資の薬も、その日のうちに山形空港に着いたのがあったんです。でも、そういうのは消えてしまうわけです。就航した便数がこれだけ増えましたと。

E 全然違うんですけれども、インドネシアに津波が来たとき、我々は見えてすごい災害だと思ったけれども、日本ではこんなことにならないよなと思っていたら、なってしまったわけですね。今、タイでああいうことになっているでしょう。この間、名古屋の市域のかなりの部分が水没したでしょう。今、バンコクは見ていて、日本はないよねと思っているけれども、前の津波のときの経験から言うと、異常気象になってきて、名古屋のような大きい都市であんなに水没してしまうというのは、人は死なないけれども、経済活動だって大変です。

だから、次のことをいろいろ考えて、いつも災害というのは意表を突く形でしか起こらないし、だから被害になってしまうわけだけれども、そういうあたりも、少し先回りしていろいろなことを考えておいたほうがいいのかかなんて気がしています。

D そういう意味では洪水とかも考えておかないといけないですかね。確かにニューオーリンズも、いまだに家がもとへ戻っていないようなのがあらしいですね、浸水のあれで。

E 江東デルタとか結構危ないですよ。

A それから、地盤沈下の垂直被害と、陸地の水平移動があり、本州は東に移ったという、それによって被害が大きく変わってくるわけです。50センチ地盤沈下すれば、来たときの滞水区域が水深50センチだけ増えるから。

D 日本自体が何センチも動いているわけですね。

F この前、石巻、宮古を見に行って、日本の土地所有権制度は、そろそろ憲法29条の第2項を考えて、もう一回土地基本法のとくに戻って……。現場に行くと、つくづく、これでもなおかつ土地の絶対的所有権を主張しますかと

言いたくなりますよね。ですから、首都機能移転のときに、新しい首都については新しい土地所有制度をつくるとか何とか議論をしていましたね。災害が予想される地域については、土地の所有権まで考えないといけないのではないかというのが一つです。

もう一つは、先ほど地域の建設業というのがありましたけれども、三陸鉄道が非常に面白い活動をしているんですね。地域振興とか、実際に行政よりも三陸鉄道がやっているわけだし、地域に1,500人ぐらい呼び込んでいろいろな人来てもらってやっているわけです。地域の公益企業というか、そういうところもこういうときには役に立つので、建設業だけではなく、そういうところもあると思います。

C 災害というのは同じ形では起こらないので先回りしてという話がありましたけれども、なかなか難しいですよ。阪神・淡路のときをちょっと思い出したのですけれども、阪神・淡路のときは東京都心論をやっていて、平成6年、7年と2カ年でやったんです。阪神・淡路の直後、1月か2月かいずれかに最終委員会をやって、もう取りまとめてこれで終わろうというふうにしていて、内容も決まっていたわけです。それで阪神・淡路が起きたので、延長もう一回やろう、「防災」をやると。

災害と情報管理、防災と情報管理……全部で3つのアイテムがありましたけれども、4つのテーマとしてそれを突っ込んで、その内容というのは、いわば中枢機能というのは何か、基本的には官邸機能だと。もう一つは経済の中枢管理機能、この2つをどうバックアップするかということと言わなければいけないと言ってそれを入れ込んで出したわけです。

あのとき、世の中は阪神・淡路なんだけれども、東京のバックアップの話を考えていた。普通、阪神・淡路の直後にそういうことは考えないですね。そういう意味で言うと、そういう視点が必要なんだろうけれども、今回のようなときにどういう視点があるかというのは、なかなか難しいと思いますね。

阪神のときも、自衛隊の話とか、道路の橋脚とか、幾つかの直接的なことは、

その後、役には立ちますけれども、もっとそうではない次元……。中枢管理機能とか、首都機能のバックアップが必要と。

A 解析上、時間軸で4段階に分けてやらなくてはダメだと思います。発災してから72時間以内で人命をどう救助していくか。次に必要物資を緊急救援していく。これは1週間～10日の範囲内。その後、がれきの処理等が始まって、復興。これが今回、混乱したと思うんですよ。震災直後に、復旧ではなく復興と言ったでしょう。あれは時間軸上、やることが違うんです。政府の役割や県庁の役割、市町村の役割はそれによって出番が違うわけです。それは災害基本法を読めばわかる。だから、時間軸を横軸に取って、縦軸に例えば行動を取るような発想で整理すると、また新しい問題がつかまると思います。

E 東京都も復旧段階で、3日・3週間何とかと、それがモデル的にはきちんとできているわけです。今回、何で復興が声高になったかという点、やはり津波で、低い所の市街地がそのままは住めないという点、高台移転みたいな話で、その辺にかなりの焦りがあったところはあるのではないですか。阪神・淡路では、仮設も建ててはいけないとか、3カ月間はもといた所に建ててはダメとか、そういう復旧・復興のための制度をいろいろ整備しましたね。本当はあれで万全だったはずですがけれども、今度のはかなり違うという感じがあった。そういう意味では、すぐ復旧に取りかかりづらかったというところもあったのではないのでしょうか。

A 神戸のときもそうですけれども、関西には大地震はないというのが蔓延していました。それから今回の地震でも、砂浜海岸だから津波はないというので、逃げなかった人がみんな死んでいるわけです。結局、逃げ遅れているのです。今回の地震は、津波が来るまで30分以上の時間があつたわけです。

E 東京の場合には関東大震災のときの被災想定でいろいろやっていて、今、

住宅は結構防災性能があるから、あんなことにならないという非常に楽観論の人と、いや、今回初めてこんなことになってしまったみたいだ……帰宅困難とか、銚子沖何とかが出てきて、すごい悲観論の人と混在しているわけです。

東京は、何しろ燃えないようにしようというって、早く防災拠点まで逃げようという計画をずっとやっていて、阪神・淡路が起きてからは、逃げないで済むようにと。なるべくいる人が消火活動をやって、本当に耐えきれなくなったら逃げる。そうしないと消し切れないから、なるべく逃げないで済む何とかということにちょっと変えたんです。

そういう計画で今の木密なんかもやっていたけれども、今度の津波で、また早く逃げろとか言っていたら、その辺の被害想定とか何とかは同じレベルでみんな思っていないと、東京のようなところでいろんな情報が入る中でドーンと来たら、大変なことになるのではないかな。

D その時々で全然話が違いますね。確かに関東大震災はつぶれて死んだ人はいなくて、火事さえ起こさなければいい、火の元なんて言ったけれども、阪神・淡路のときはみんなつぶれて死んでいますからね。今度は家は確かに丈夫だったけれども、3.11は津波で持っていかれたという話ですし。

E その辺を誰が指令するのか。どこまで頑張って、どこで逃げるか。そういうかなり複雑な状況判断と命令系統が必要になってくるのではないかと思いますね。（了）