

大規模災害時の物資輸送を考慮した道路整備計画に関する研究

主査 小早川 悟（日本大学准教授）

わが国では、これまでに大規模な地震が度々発生しており、その被害は甚大なものとなることが多い。その際、震災直後の救急搬送や救援物資輸送において、道路の果たすべき役割は大きい。2011年3月11日に発生した東日本大震災以降、大規模地震に対する被害軽減対策や業務継続計画の検討が中央防災会議や国、地方自治体等によって進められつつあるが、これらの検討においては社会経済活動を支える道路交通を地震発生後の早期に確保する視点が重要となる。また、震災直後には避難所での生活を余儀なくされる人々が多く発生することが予測され、その際の救援物資輸送の重要性は高くなる。しかし、阪神・淡路大震災や新潟県中越地震では、道路の崩壊などにより、救援物資の配送が遅れるといった問題が発生しており、今回の東日本大震災においても末端である避難所に物資が届くまでに大幅な時間を要したという実態がある。

このようななか、内閣府の中央防災会議では、行政と民間企業との間で救援物資や救援救護に関する「災害時応援協定（以下、災害協定）」を結ぶように提案している。これを受けて、各自治体では、震災直後に被害者の生活を維持することを目的とした災害協定を民間企業と結んでいる。しかし、実際には、どのような方法やルートで支援活動を実施するかといった詳細な内容については、明確に定義されていない現状にある。

そこで、本プロジェクトでは、今回の東日本大震災で発生した救援物資に関する問題と現状把握を行った。具体的には、宮城県の仙台市、石巻市、亶理町における救援物資の状況と震災前の災害協定の締結状況を調査し、今回の震災時にどのような問題が発生したのかを整理した。その結果、民間企業との物資に関する災害協定のうち、東日本大震災時に機能した協定は、仙台市が22件中2件、石巻市が16件中5件であることがわかり、特に全国展開している企業との協定が機能していることが判明した。また、地域防災計画には救援物資の一次集積所の具体的な場所の選定が行われていない場合があるだけでなく、役所には物流に関する機関がないことから、役所の職員だけではすべての避難所に救援物資を配送することが困難であることがわかった。そのため、民間企業との災害協定の締結については、物資の内容だけでなく、配送まで含めた協定締結内容の見直しを行っていく必要があることがわかった。