「津波避難対策推進マニュアル検討会」第1回議事概要

1. 検討会の概要

- (1) 日 時 : 平成24年6月5日(火) 10:00~12:00
- (2) 場 所 : 中央合同庁舎2号館 総務省会議室
- (3) 出席者 : 室崎座長、伊藤委員、及川委員、重川委員、滝田委員、戸由委員、中張委員、山口委員(代理:春山)

2. 議事概要

- ・ 冒頭、国民保護・防災部長より挨拶の後、事務局より、検討事項、検討の進め方、マニュアルの見直し等にあって反映されるべき事項及びスケジュールについて説明。
- ・ その後、各委員より、地方公共団体における取組状況について説明。

【各委員の主な意見】

- 平成14年3月に報告書が出された「津波対策推進マニュアル検討会」のワークショップでは、第三者が入ったことと、昭和21年の南海地震津波の体験者が自分たちの体験を語ったことが、津波浸水区域や避難ルートの決定など、自分たちで解決策を示すことに役立った。今回のマニュアルに東日本大震災の経験や教訓を反映すべきと思う。今後30年、50年経ったときに同じことが繰り返されないように、今はまだ思い出したくないという方もおられると思うが、具体的な体験を記録として伝えていくことが重要である。
- 助かった人の経験談というのは大変重要である。その中には、生き延びるための知恵があるので、震災の教訓や体験談を集めることは大切。
- 岩手県、宮城県、福島県は、過去に何回も被害を受けている。明治29年、昭和8年、さらに昭和35年のチリ地震津波で大きな被害を被ったところであるから、先人たちの経験や知恵を踏まえて、「地震が起きたらまず避難」といった防災教育や避難訓練を実施してきた。東日本大震災で、なぜこれほどまでに大きな人的被害を受けたかという、「命の道路」がなかったからと思う。住民等が命の道路の整備をお願いして、一生懸命やっていたにもかかわらず、大切な命の道路がなかったために大きな被害を出した。

- 個人レベルの発想であるが、二つ提案させて頂きたい。一つ目が、「津波避難駐車場制度」である。自動車の運転中に亡くなった方が1割もいるということだが、津波避難は徒歩での避難が原則である。しかし、仕事移動中であるとか、観光で滞在しているなど、やむを得ず自動車に乗っていたというケースもある。自動車から降りて逃げたいという気持ちも働く一方、今自動車から離ればさらに渋滞に拍車をかけるのではないかといった自責の念に駆られることもある。

津波避難ビルと発想が似ているが、駐車場や空き地を津波避難駐車場に指定する。看板をつくって、日ごろから住民に周知する。交通渋滞の緩和という効果があり、車を置き去りにした自責の念の解消もある。偶然滞在している観光客に安心感を与えられるということもある。

二つ目が、「私の避難所制度」。どうしたら避難までの時間を短縮出来るかと考えたときに、最初から避難所に非常用持出品を置いておいたら良いのではないかという発想。また、取りに来なかった人は避難に来ていないということの確認にもなる。

- 知識はあるのだが、それをどうやって行動に結びつけさせるかというところが一番難しい。知識と言っているものの中身が、例えば、データや数字が持つ意味というのは重要ではあるが、人を動かすためにはこうした情報だけでは足りない。何をすれば、避難の意識を持ってくれるのか、そういった情報をいかに探していくかというところが、今回のマニュアルの改訂で一番難しい、頭を使うところと思われる。
- やはり、体験された方のお話や、痛ましい話もあるが、逆にうまくいった、生き延びたという話もあるし、例えば構造物の設計にはデータは非常に重要であるが、人を行動させるために必要な情報というのはまた少々違った形のものを用意していかなければいけないと思われる。
- とにかくいざ津波、地震が起きたら高いところに逃げる。より高いところに、というのが原則であり、津波避難タワーの整備も必要になってくるとと思われる。岩手県や宮城県の海岸はリアス式であり、避難に適した高い場所もあるが、国道が1本のところもあり、こうした道路が寸断されてしまうと、陸の孤島になる危険もあるので、まちづくりの大きな課題として防災の観点を考えなければいけないと思われる。