

## 平成 27 年度第 2 回愛知・名古屋地域強靱化計画検討会議 議事概要

平成 27 年 10 月 27 日（火）10:00～11:30

名古屋市本庁舎 5 階 正庁

### 【議題】

脆弱性評価及び施策の推進方針について

### 【出席者】

省略（出席者名簿を参照）

### 【主な意見等】

（奥野座長）

- この計画の目的は地域づくりであり、大規模災害に襲われても暮らしや産業が維持される、強くしなやかな地域を目指している。特に、ここは中京大都市圏の中心であり、産業的にも大事な所であるので、世界から人が集まり、魅力的な地域であり続けることが重要である。

（内閣官房国土強靱化推進室）

- 国は 6 月に「国土強靱化アクションプラン 2015」を策定し、予定どおり PDCA サイクルを 1 年ごとに実施している。
- 地域の強靱化計画について全国の自治体へ説明会や出前講座を行うなど情報提供に努めており、10 月 20 日現在で、44 の都道府県が取り組むことを公表し、愛知県を含めた 8 都道府県で策定済である。一方、全国に 1,700 余りある市区町村のうち、28 市区町村が計画を策定する方向であり、うち 6 市区町村が計画策定済であることから、市区町村の策定へ向けて力を入れていかなければならないと思う。
- 計画は実効性を担保することと進捗管理が重要である。国、公共団体、関係機関とともに、民間事業者や市民の支援・役割分担が必要であり、それぞれが当事者意識を持つことが大切である。
- 現在、ナショナルレジリエンス懇談会で民間による取組促進のワーキングを進めている。昨年、事例集を作成し、ホームページ上で公表したが、その第 2 弾として 10 月上旬から 12 月上旬まで民間の取組事例を募集している。このように民間の取組事例を水平展開していくことと併せて、民間で頑張っている取組を評価していく手法についても模索している。
- 今回、追加・拡充する施策の方針を説明して頂いたが、火山の噴火について、

例えば資料 2-3、p.35 に「6-5 異常湧水や火山噴火等による用水の供給の途絶」とあるものの、その下には火山噴火に直接関わる文章がない。また、資料 3-2、p.1 の後段や p.6 の「(4) その他の大規模自然災害」で火山噴火が出てくるが、その後の資料 3-3 や資料 3-4 で、(具体施策等の) 受け皿となる部分での記述が薄い。この辺りは書きにくいと思うが、検討いただきたい。

(奥野座長)

- 都道府県による取組が進む一方、市区町村の取組はあまり進んでいないようだが、市区町村で取組をしようとするとうとすると県との調整が必要になり、県でやろうとすると国の理解が必要になる。特に市町村では、取組に際して予算上の問題があるのかもしれないが、意識を持って取り組んでいただければと思う。

(中部地方整備局)

- 地震については、内閣府から最大級の南海トラフ地震が外力として想定されている。一方、風水害には想定外力が出ていないものの、5月に水防法が改正され、今まで計画規模ということで施設整備の目標として50年、100年、あるいは200年に1度の風水害を想定していたが、それ以上の最大級の風水害を国土交通省で検討し始めている。愛知県、名古屋市では、検討を待たずに取組を進めていただいている。
- 新たなステージでの取組について、ハードウェア整備で防げることには限界があるので、最大級の南海トラフ地震のように、ソフト対策との組み合わせが必要となる。現在、整備局でも、東海ネーデルランド高潮・洪水地域協議会で、濃尾平野のゼロメートル地帯をベースとして産業への影響も含めたサプライチェーンの検討に取り組んでいる。

(名古屋地方気象台)

- 想定される大規模自然災害の中に竜巻や突風が組み込まれ、また愛知県は火山がないものの、火山噴火への対策も計画に盛り込まれたものになっている。
- 資料 2-3 の p.9 の「早めの避難勧告等の発令」に関連し、気象庁では平成 28～29 年度にかけて、自治体の避難等の判断を支援するため、防災気象情報の改善に取り組む予定である。具体的には、5日先までの警報級の可能性や時系列で危険度を色分けした分かりやすい情報等を提供していく計画である。
- 避難勧告等の発令について、関係機関と連携した説明会の開催といった記述もあるが、現在、気象台では愛知県防災局と連携して、例えば台風説明会を開催し県システムを活用しながら県内市町村へ情報を共有するなどしており、引き続き連携協力を進め、市町村への支援を行っていく。

(障害フォーラム)

- 資料 2-1、p.14に「リニア中央新幹線の開業」があり、我々も関心がある。現在の名古屋駅の状況を把握するため、先日、愛知県重度障害者団体が調査を行い、名古屋駅で車椅子を利用している人と健常者の移動時間を計測、比較した。例えば、名鉄名古屋駅から地下鉄東山線改札への移動では、階段等の条件から車椅子の人は健常者の11倍もの時間がかかっている。安倍総理は「1億総活躍社会」と謳っているので、障害者の社会参加、社会貢献のためにも、リニアの開通をきっかけに名古屋駅をバリアフリー化する際、当事者を参画させ、利用者視点でバリアフリー化してもらいたい。
- 避難所について、資料 2-2、p.8に「避難場所・避難路の確保・整備等」の記述があり、その最後の文章で「避難路・避難階段等の整備のほか、学校、幼・保育園、排水機場等の高所へ避難するための階段設置等を進める」とある。階段を設置するのは必要と思うが、車椅子の人はどうするのか検討してほしい。
- 今回の計画でコミュニティ構築の重要性が指摘されている。駅舎等は障害者や高齢者も含めた、多くのさまざまな人が集まる重要なコミュニティ構築の場である。しかし、交通バリアフリー法の対象駅は、3,000人/日以上以上の乗客がないと対象にならない。そのため、アンブレラ計画として位置付けられている本計画において、地域間格差、制度間格差解消として、駅のバリアフリー化等を盛り込んでほしい。
- 避難所の耐震化は指摘されているが、バリアフリー化について、ワンセットとして検討してほしい。愛知県としても県内各市町村の避難所がどのような状況にあるのか、把握しておいていただきたい。これがオープンにならないと、避難しても避難所に行けない状況が生じる。
- 資料 2-3 で、災害時の救助活動の不足について、今年の北関東の水害でもあったことだが、福祉施設が孤立した。障がい者や高齢者への救急活動について、研修もしくは訓練をしていただきたい。来年4月に「障害者差別解消法」が施行されるが、防衛省職員対応要領には障がい者や高齢者への訓練が明記されているので、参考にして欲しい。

(奥野座長)

- リニアに伴う名古屋駅周辺の整備は、今回の計画にも丁寧に書き込まれている。名古屋駅はリニアの整備でさらに重層化され、人が集中する所でもあるので、とりわけ強靱化が求められる。また、リニアに関する構想会議では、昨年、基本構想ができ、今、実施計画についての検討が進められている段階

である。

(田原市)

- 資料 2-3、p.11 あるいは p.14 にゼロメートル地帯対策があり、孤立者に対する救援物資の輸送や救助・救出について記述されているが、土砂災害や津波浸水でも同様のことが言えると思う。ゼロメートル地帯には高層ビルがあると思うので、垂直避難も可能だと思うが、津波では建築物がなくなり、避難所や物資が流されてしまうこともあるため、ゼロメートル地帯に限らず、こうした災害が起きる所についても記載を入れてはどうか。
- 資料 2-3、p.36 に「農業用燃料タンクの燃料流出防止対策の推進」があり、前回の推進計画では「整備に係る支援制度の創設等の対策を推進する」といった文章があったと思うが、今回、「防止対策に関する情報提供」に変わっている。防油堤はあるが、農業用燃料タンクそのものが流出して火災になる可能性もあるので、前回の表現の方が適切ではないかと思う。
- 堤外地等の高潮対策について、堤外地への情報提供の記載があるが、経済活動の継続性の観点から、より積極的な記述にしてほしい。

(奥野座長)

- 山間部での砂防対策は、100年、200年に1回の大水があったときに必要になってくる。市町村合併で山間部の住民が減り、古老による災害情報が消えつつあるが、砂防対策など行政でやらなければならないことがある。

(名古屋商工会議所)

- 計画は様々なリスクや分野を網羅していて、基本的にはこの方向性で良いと思う。ただ、資料の最後のほうに、産学官民・広域連携とあって、民間企業の表現もある。うちには16,000の会員企業があり、その大半は中小企業である。計画の実効性をどう担保していくか、そして進捗管理という面では、意識の高い大企業は独自の取組をしていくと思うが、中小企業にどう広げていくかが大事な視点である。今後は、情報提供や普及啓発について考えていく必要がある。

(中部経済連合会)

- 中部経済連合会では、防災特別委員会を設置しており、これと連動して経済産業局、中部地方整備局とともに企業の防災・減災対策について調査している。
- お示しいただいた「各被害想定等におけるハザードレベルの考え方」は、暴

風や噴火などを含めたものに広がっており、今後はこれが企業の BCP 策定においても被害想定の基本にならうかと思う。

- 企業の立場からすると、インフラ面の早期復旧が望まれている。海外を含め、他の地域にまたがって事務所やサプライチェーンを抱えているところが多いため、他の地域と連携し、サプライチェーンを維持することが重要である。
- 本計画のように網羅的にまとめたものは、企業の BCP 作成上、大変参考になる。企業の BCP における設備対策等は、経済状況等の影響を受けることもあるが、下請けや孫請けの BCP にも参考として落とし込むことが出来ればと思う。

(中部経済産業局)

- 今年度、内閣官房国土強靱化推進室の委託調査で、地域連携 BCP を取り上げてもらっている。中部地域は、ものづくりの地域であるので、サプライチェーンにどういったリスクが潜んでいるかについて、企業に対してアンケート調査をしたり、基礎自治体が産業防災にどのような協力をしているのか、先進事例を調べて、その成果を横展開していきたい。また、サプライチェーンは 1 つの地域に留まるものではないため、経済産業省としては日本全体を考えながら、中経連や名商などの経済団体等と連携しつつサプライチェーンの強化に取り組んでいきたい。

(中日本高速道路)

- 高速道路会社として、交通のネットワークを着実に進めていく。愛知県や名古屋市に関係するところでは、新東名、新名神の開通がある。
- 災害時のネットワークを確保するため、道路啓開や耐震補強を進め、強靱化に向けて協力していきたい。

(奥野座長)

- 高速道路の整備は地域の活性化につながる。高速道路のアクセスは重要であり、高速道路計画は着実に進められているが、北陸とのつながりがあまり良くない。また、個人的には、名古屋から岐阜に抜ける高速道路の整備も期待したい。

(名古屋鉄道)

- リニアに関する名古屋駅の整備については、関係機関と協議を開始したところである。今後とも使いやすい駅となるよう取組を進めるので、宜しく願いしたい。