



戦後最大の災害となった東北関東大震災。犠牲になった多くの皆様方のご冥福をお祈りするとともに、被災された皆様方に心よりお見舞い申し上げたい。復興に向けて、一丸となって走り出した日本だが、これまでの対応／対策を見る限り、国、法、行政の基本的なあり方、非常時における対応策として、多くの問題点が浮き彫りにされている。実に、緊急時の支援活動を阻害しているのが、平常時を想定して作られた法律の壁であり、実際の救援活動を監督する役所の壁であることが随所で表面化している。彼の国々での革命の起爆剤となったウェブメディアの活用も思うにまかせず、正確な情報入手を手間取らせ、交通機能が遮断され、移動手段を奪われた多くの人々の不安を一層かき立てた。とてもではないが、IT立国日本とは思えない情報通信孤独を多くの日本国民が味わうこととなった。

交通・情報の孤島と化した羽田空港

今回の大震災では、関東と東北地区の鉄道網と道路網が寸断され、大混乱に陥った。港湾の破壊によって、海路も機能不全に陥った。その中で、残された交通路を支えたのは空港である。具体的には、国際空港の羽田空港と、国内空港の山形空港である。

羽田空港と山形空港はそれぞれ、成田空港と仙台空港が地震でマヒしたため、代替空港としての機能を果たした。羽田空港には、成田空港への航空機が次々と着陸した。また、仙台空港が津波被害で利用できなくなり、山形空港は東北の交通路の要所としての機能を、期待されることになった。山形空港は、地震発生の翌日から24時間運用が許可され、山形空港を目指す東北各地の被災者が殺到し混雑したのである。

山形新聞(3月15日)は、さらに、「山形空港は、救援拠点としてもフル稼働。長崎や熊本、広島、石川など全国各地から20近い自治体の防災ヘリが給油のために離着陸し、夜間には駐機した。空港の一角にある陸上自衛隊第6師団神町駐屯地飛行場では米軍機が利用する場面もあった」と、報じている。

我が国の空港整備は、すべての都道府県への空港設置から、国際競争に生き残れるハブ

空港の整備へと航空政策の転換がみられて、今日に至っている。しかし、今回の大震災は、拠点空港では、代替・補完機能を相互に有する2つの空港をセットにして、整備する必要性を、新たにクローズアップさせたといつてよい。

すなわち、常に地震の脅威に曝されている日本では、都市銀行の汎用コンピュータが必ずバックアップ体制をとっているように、日本の空の拠点となる空港も、必ず、バックアップする仕組みが求められている。そして、空港と空港、空港とが幹線道路・鉄道との緊密な連絡システムの構築が求められている。

今回の大震災で、羽田空港はその弱点を曝け出した。大震災で一時的に陸の孤島と化したのはやむを得ないとしても、空港に震災情報がほとんど入ってこなかったのは、大きな問題であるといつてよい。

羽田空港は、地震発生直後から翌朝6時まで、交通と情報の孤島と化した。筆者は、韓国ソウルから帰国して羽田空港に着陸した直後に、大地震の発生に遭遇した。このため、飛行機の中で一時間ほど待機させられた後、帰国ロビーで一晩夜明かしをさせられる羽目になった。

このお陰で、陸の孤島と化した羽田空港が、情報面においても孤立した現場を肌で感じた次第である。国際空港となった羽田空港が、情報機器の運用に関して、いかに災害時を想定していなかったかを実感させられた。

ソウル発 ANA の NH1162 便が、羽田飛行場に着陸したのは、3月11日午後2時50分頃で、地震発生直後であった。誘導路を到着ゲートに向かう途中で、機体が大きく揺れた。機内にいた乗客から一瞬ざわめきが起ったが、何が起ったかはわからなかった。

筆者が大地震のニュースを最初に目にしたのは、機内での待機中に、隣席した人が見せてくれた携帯電話のワンセグのニュースによってである。震災時にテレビニュースをどこでも視聴できるワンセグの重要性を、あらためて実感させられた。

というのは、空港内では、首都圏につながる交通機関が運転開始される翌朝まで、インフォメーションセンターの窓口担当者ですら、地震の状況と道路や鉄道の利用可能性について、緊急事態の正しい情報が伝わらなかったからである。

羽田空港で入手できた地震情報は、羽田空港の国際線到着ロビー2階の観光情報センターに設置されたテレビニュースを流すTVモニター（デジタルサイネージ）が1ヶ所と、4階のお土産屋（夜間に閉店）内で流していたラジオニュースの2ヶ所のみであった。

また、インターネットへの接続は、コイン式のパソコンコーナー（有料）と、無線・有線のLANから持参したパソコンによって、利用可能であった。しかし、前者は数がごく限られており、後者は事前登録が必要であった。

さらに、携帯電話は通話集中で不通となっており、家族への連絡は公衆電話に頼らざるを得なかった。公衆電話の前には、一時は長い行列ができ、利用者は夜中まで絶えることはなかった。緊急時の通信手段としての公衆電話の必要性が、再確認されたのである。

これら空港に設置された情報機器は、平常時での限られた人達の利用を前提としており、災害時に、空港の滞在者が一斉に利用することは、全く想定していなかった。羽田空港の国際線ロビー（1階から4階）には、1万5千人もの人達で溢れていた。成田空港へ着陸予定の便が、羽田空港に振り向けられたことも、人々の混雑に拍車をかけたのである。

多くの人、大きな旅行カバンやお土産をかかえ、広場や通路のあちこちで横になる人があふれ、身動きが取れない状態にあった。トイレに行くにも不便する始末であった。1台のテレビから流れる地震情報を、わざわざ見に行くことは大変であり、筆者も2回ほど見に行くのがやっとであった。

一番有効な情報源は、なんといっても、テレビとラジオの地震ニュースである。帰宅後に自宅で調べてみると、羽田空港の国際線ロビーには、デジタルサイネージは、65インチディスプレイが20台、マルチディスプレイ（46インチ×4）が1台、設置されていた。

しかし、テレビ放送を流していたのは、マルチディスプレイ1台のみであり、宝の持ち腐れになっていた。緊急時用としての利用が考慮されていなかったのである。すべての機器が24時間テレビニュースや緊急情報を流せる仕組みにしてあれば、多くの人々が災害情報入手でき、空港内での行動も大きく変わっていたはずである。

このような災害時での通信サービスで最も必要なのは、空港内の各所に、電源をとれるコンセントを多数用意することである。欧米の主要な空港には、各所に電源コンセントが配備されており、そこから電源をとってパソコンで仕事をしている旅行者の姿は、普通の光景になっている。日本の空港は、この電源の数が少なすぎるといってよい。

携帯電話でワンセグを視聴するにしても、自分のパソコンでネットにアクセスできるようにしても、長い時間の利用には、電源が不可欠となる。帰国する機内でパソコン機器を利用して人にとっては、充電が必要になる。また、外国人の利用には、コンセントや変圧のアダプターが必要となる。

なぜ、航空ヘリは十分に活動できなかったのか

今回の大震災で、筆者も含め一般市民の誰もが疑問に感じたのは、大震災の直後から陸路と海路が機能不全に陥っている中で、なぜ、空路の利用と空の輸送が、もっとうまく利用されなかったのかである。この問題を、指摘するネットへの書き込みも多かった。

特に、航空ヘリの活用が不十分であるとする指摘が多い。新聞ニュースを調べてみると、自衛隊、消防庁、救急医療隊によるヘリコプターは、確かに現場で活動していた。ただ、食糧や医薬品といった救援物資の輸送という面においては、ネットの書き込みにあるように、不十分であったことは否めず、混乱していたことが伺える。

その大きな障害要因になったのは、救急時における自衛隊への依存が大き過ぎることと、平常時を想定している法的規制の壁と監督官庁による運用の壁にあったといえる。

まず、何でもかんでも、自衛隊の航空ヘリへという過剰要請である。一部の新聞でも、「なぜ自衛隊を使って被災地に食料、毛布を投下しないのか」（ゲンダイネット、3月19日）と、批判的に報じている次第である。

新聞ニュースで、自衛隊の航空ヘリが利用された時情や経緯について調べてみると、下記の記事見出しからも伺えるように、官邸から監督官庁まで、かなり行き当たりばったり、その場しのぎの対応に追われており、被災現場を混乱させたことは否めない。

「北沢俊美防衛相は13日、被災地で孤立している住民にヘリコプターで食料を提供する方法を検討するよう指示した」（朝日3月13日）、

「孤立住民にヘリからの食料投下検討 防衛相が指示」（朝日3月13日）、

「支援物資の調達費、国が全額負担 自衛隊10万人今日被災地で投下」（毎日3月14日）、

「緊急物資のヘリから投下 電話1本でOKに緩和」（日経3月18日）、

「避難所への医薬品供給、自衛隊ヘリの要請も」（医療介護CBニュース3月19日）、

「民間ヘリも投下可能に救援物資」（公明新聞3月19日）などなど。

再三にわたる場当たりの要請を受けた自衛隊は、かなり深刻な事態に陥っていたようである。例えば、

「輸送一元化、原発放水…場当たりの指示「最後に押しつけ」自衛隊反発」（産経、3月20日）といったニュースも報じられている。この内容を一部紹介すると、

「自衛隊の最高指揮官たる菅首相だが、策に窮すると、場当たりに自衛隊に白羽の矢を立てることが続いている。被災地への救援物資の輸送を自衛隊に一元化したのは、その象徴だ。きっかけは、農水省が備蓄食糧の輸送手段の確保に苦勞していることを知った首相が、北沢俊美防衛相に輸送を突如指示したことだ。防衛省は検討していた輸送計画の見直しを迫られた。あげく農水省が要請したカップ麺が連絡もないまま基地に殺到、現場は混乱を極めていた」。

停電や燃料不足そして道路閉鎖などの厳しい環境下で、航空ヘリでの懸命な救急活動がなされていた。

例えば、ネットで「青森にドクターヘリが飛ぶ！八戸市民病院救命スタッフ」のブログなどを読めばわかる。そのブログには、次のような決意表明が書かれている。

「ここは被災地の救命救急センター。敵は、地震と津波ではなく、電力停止と酸素停止。救援を待つ場所の遠さではなく、出動をためらう決断の遅さ。強靱な肉体と精神力、クールな頭脳で、この災害に勝ってみせる」。

しかし、西川渉（日本航空新聞、2007年2月15日付）の指摘にあるように、欧米先進国のみならず旧東欧諸国に比べても、我が国のドクターヘリの配備と救急体制は、大きく見劣りがするのが実情であり、平時からの体制整備の遅れが伺える。

さらに、緊急時の支援活動を阻害しているのが、平常時を想定して作成された法律の壁であり、実際の運用を監督する役所の壁である。緊急物資の投下以外にも、信じられない報道が多すぎる。航空ヘリの運用に関する規制以外にも、役所の多くの壁が、救急支援を妨げている。

例えば、医療機関の間で許可なく医薬品や医療機器の販売・授与を行うことはできないと規制している薬事法の壁である。厚生労働省は、震災1週間後の3月18日にやっと、薬事法違反にならないとする通達を、都道府県に出したという。（TadaakiNEMOTO）

ご案内

WebCR 日本大学商学部教授 根本忠明氏の業界分析

<http://www.jmsi.co.jp/>

に、本編執筆者のこれまでの連載記事の他、著作物が紹介、掲載されています。是非ともご覧いただき、ご意見、ご感想などお寄せ下さい。

また、さらに詳しくお知りになりたい方は、編集部宛お問い合わせ下さい。

cr-info@jmsi.co.jp