

**【東日本大震災からの復興に向けた第3次提言】**  
**首都中枢機能のバックアップ体制構築と**  
**関西の災害対応力強化に向けた提言**

公益社団法人 関西経済連合会

東日本大震災の復旧・復興の進捗は大幅に遅れている。かねて提言している通り、国の強力な支援のもと、被災地域での復旧・復興事業を一日も早く大きく前進させることが必要であり、そのためには、政府の第三次補正予算の早期の成立と執行、復興特区等の制度的な枠組み整備が強く望まれる。

また並行して、東日本大震災の経験から、大規模災害発生時の国全体の中枢機能のあり方については、早急に検討体制を構築し、対策を推進すべきであるが、当面、今後も起こりうる大規模災害に備え、政治・行政・経済といったわが国の首都中枢機能のバックアップ体制の構築を図ることは、国家の危機管理として急務の課題である。関西は、西日本における要の地域でもあることから、バックアップ機能を担うエリアとしては最適であると考ええる。

一方、東日本大震災のような事態、あるいは関西をはじめ各地に甚大な被害をもたらした最近の大型台風なども想定に入れて、関西自身の災害対応力を再点検し、より一層強化することも必要である。現在、関西広域連合が広域防災計画を策定中であるが、発生すれば大きな被害が予測される東海・東南海・南海地震等の大災害への対応には、国と自治体のみならず、住民、企業も一体となった取り組みが重要である。

以上のようなことから、わが国の首都中枢機能のバックアップ体制の構築と、あわせて、関西の災害対応力の一層の強化について、下記の通り提言する。

記

**I. わが国の首都中枢機能のバックアップ体制構築と関西の役割の明確化**

関西は、首都圏と同時被災しない距離に位置し、既に首都や国内外各地と結ぶ交通・物流・情報通信のインフラや公共施設・機能、会議場や宿泊施設などが整っている。また、主要国の領事館や官公庁等の地方機関、多くの企業の本社が立地し、日本銀行や企業のバックアッ

プ機能も既に置かれており、総合的に見て首都中枢機能のバックアップの役割を担うエリアとして最適である。さらに、昨年12月に誕生した関西広域連合が、震災支援で成果を挙げるなど自治体間の連携力を発揮している。こうした関西のポテンシャルを踏まえ、政治・行政機能をはじめ、金融や情報通信等も含めた首都中枢機能のバックアップ体制整備に早急に着手すべきである。

このため、大規模災害発生時における首都中枢機能の維持に関する法制度を速やかに整備するとともに、その中で関西がわが国の首都中枢機能のバックアップを担うエリアであることを明確に位置づけるべきである。その上で、国会・行政・司法にわたる国全体としての首都中枢機能のバックアップによる事業継続計画を策定するべく、省庁の垣根を越えた検討を早急に開始すべきである。特に、初動対応は極めて重要であるため、事業継続計画において首都圏に想定外の大規模災害等が起こった際の初動対応を明確にするとともに、官邸の危機管理センターのバックアップを関西に置くべきである。

また、企業においても、大規模災害に対するリスク管理の観点から、本社機能の東京一極集中からの転換を図るべきであると考えられる。

## II. 関西における大規模災害への対応力強化

関西の災害対応力強化については、国・自治体・民間、あるいは陸・海・空といった、様々な主体や分野の連携強化、総合的な対応が重要である。今回の大震災等の経験を踏まえ、また、関西が首都中枢機能のバックアップを果たすためにも、特に以下のような施策・取り組みが必要である。

### 1. 被害予測の早急な実施

関西で想定される災害について、緊急性および災害の規模・広域性の観点からは、やはり東海・東南海・南海地震および上町断層帯地震への対応強化が喫緊の課題となる。東日本大震災では「想定外」の規模の地震や津波が発生したことを踏まえ、早急に被害の再予測を行う必要がある。加えて、自治体によっては、当該被害予測を踏まえた防災計画の見直しが求められる。

### 2. 交通・物流インフラ等の複線化・広域ネットワーク化、バックアップ体制の構築

東日本大震災で、被災地への「くしの菌形」道路網の復旧とともに、日本海側の道路、港湾、鉄道及び被災地近辺の空港等が代替ルートとして活用されたことから、関西の災害対応力強化のためには、国土幹線や圏域内の交通・物流インフラの複線化、太平洋側から日本海側にまで至る広域ネットワーク化が必要不可欠

である。また、今回の台風被害の経験から、災害時の救援ルート  
を確保するため、山間部等における道路の防災強化・多重化が必  
要である。

また、東日本大震災の経験を踏まえ、非常時のエネルギーや電  
源等のバックアップ体制、災害に強い防災行政無線ネットワーク  
などを平時から構築しておくことが必要である。

### **3. 陸・海・空の交通モードの連携・協力体制の構築**

東日本大震災を契機として、広域的な災害における多様な輸  
送モード間の広域的な代替性・多重性確保の重要性が意識され  
ることになった。大規模災害に対しては、陸・海・空それぞれの  
輸送モード間を切り替えて救急・救命、復旧・復興活動や経済  
活動が維持できるよう、緊急対応のための法令および体制を整  
備することが極めて重要である。今後、関西においても、施設  
管理者、交通事業者等の民間事業者、自治体など多様な関係者  
の連携による災害時輸送に係る事前の計画策定が求められる。

### **4. 官民連携と企業の対応強化**

関西広域連合において広域防災計画を策定中であるが、東  
海・東南海・南海地震等の大規模災害への対応をはじめ、自治  
体の計画に企業に期待される役割を明確に位置づけておくこと  
が必要である。また、企業自らも、事業継続計画の策定・見直  
し、災害発生時における代替生産等についての企業間の連携体  
制の構築など、災害対応の強化が必要である。

関西経済界としては、関西広域連合との意見交換等により広  
域防災計画に対して企業の意見を反映させていくとともに、企  
業に対して協力要請を行うなど、官民連携と企業の対応強化に  
資する活動を行っていききたい。

以 上