

第7章 おわりに

本研究では、大規模災害に備えて地域の自治体が地元の中規模の企業のBCP策定を支援する環境の整備を目標に、「BCP策定検討会運営の手引き(案)」を取りまとめるとともに道路構造物をネットワークとして評価する手法、インフラの相互依存性をモデル化し復旧に必要な期間の考え方を示した。

第2章では、BCPの策定は被災後の企業活動の再開までの期間を短縮できることが明らかであり、時間、人材を含めた策定のコストが必要であることを理由にBCP策定を忌避することは合理的でないことを示した。

第3章では、地方自治体が地元の中規模の企業のBCP策定を効果的に支援する一つの手法である検討会について、それをどのように進めていくかについて提案を行った。研究を進めるに際しては、実際に小松島市及び大洲市で検討会を実施し、地元の企業からも参加を得た。参加者からは、「さまざまな人と繋がりを持って良かった」というような声も聞かれ、地域における人々の繋がり(ソーシャル・キャピタル)による防災意識を高める効果も期待できる。

第4章では、供用性や安全性の観点から不可欠な耐荷性、災害抵抗性、走行安全性という道路構造物の3つの機能について、道路ネットワークを構成する橋梁、のり面、トンネルという種類の異なる道路構造物に共通して適用できる性能指標を提案した。また、BCP策定を支援することを念頭に、開発した性能指標をネットワーク図に表示するマップ化の試案を作成した。

第5章では、相互連関を考慮した上でインフラの復旧過程をモデル化し、首都直下地震を想定した震災復旧シミュレーションを実施した。試算における種々のパラメータには想定に基づく値を用いているものの、相互連関を考慮したインフラの震災復旧過程が試算できた。試算結果は、各インフラの復旧速度は電力、情報通信、交通インフラに依存していること、また、これらのインフラの被災により復旧が遅れることを示している。BCPの策定においては、このようなインフラの復旧の遅れを考慮して計画を検討していく必要がある。

第6章では、人々の生活を支える毛細血管としての非幹線道路のネットワークをどのような順番で復旧を図るかについての考え方を示した。検討に際しては、交通の目的により出発点と到着点を設定し、交通需要からアプローチするとともに、物理的な短期の復旧可能性をも考慮した直感的に理解しやすい考え方を示した。

本研究は、3年間という限られた期間でもあり、現時点でいくつかの課題が残されている。基本的な点として、道路構造物等インフラの災害抵抗性等については、橋梁以外の道路構造物の指標は、試算の域を出ていないことから引き続き精度向上等を図る必要があること。また、インフラ復旧に関する種々のパラメータについて調査等に基づく適切な値を設定する必要があることが上げられる。さらに重要な点として、地方自治体や中・小規模な事業所のBCP策定が普及するよう、BCPの重要性を認識し、BCPを策定する動機付けとなるようにどのように援助できるかという課題がある。BCPの策定は、その性格からして規制にはなじみにくいと考えられることから、経済的なインセンティブが示される必要

がある。第 2 章で BCP 策定の効果について考察したものの、BCP 策定の経済的な得失について定量的な分析には至っていない。今後、リスクを定量化する等企業等 BCP の策定者が BCP 策定の必要性を定量的に認識できるような情報を提供することが必要であろう。