



ひの やすお  
**日野 泰雄**  
大阪市立大学  
特命副学長  
工学研究科教授

災害は繰り返される  
ものと心得る

十一月二十二日の早朝、福島沖を震源とする大きな地震が発生しました。四年八ヶ月も経ってなお、東日本大震災の余震が発生したのです。大きな被害は無かったものの、津波警報が出されました。多くの人にとっては、大震災の経験が活かされたようですが、逆流する川の横を歩く人や自動車による避難で渋滞も発生し、一抹の不安も感じられました。

また、十月二十一日午後には、大阪でも緊急地震速報が一齐に鳴り出し、ビル内では長い揺れを感じました。鳥取中部での地震で、木造の建物を中心に被害が広がりました。

もう少し遡ると、四月十四日と十六日には、熊本が何と二度の本震に襲われ、大きな被害に見舞われました。そうです。この原稿を依頼されたときには、冒頭の記述は考えもしませんでした。私たちは、自然災害と同居していることを実感せざるを得ません。

発災後には  
交通事故も増える

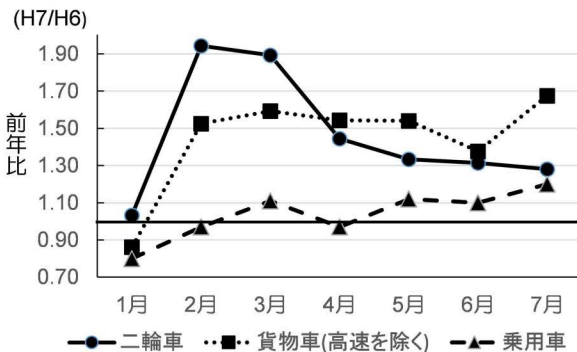
東日本大震災以降、東海・東南海大地震による巨大大津波の被害に対する懸念が大きく取り上げられています。上町台地地震の不安も残されています。直下型地震として記憶に残っているのは、平成七年一月十七日早朝に発生した阪神・淡路大震災です。特に、阪神高速道路神戸線の横転をはじめとして交通の大動脈が寸断され、避難や救急はもちろん、復旧・復興にも甚大な影響が与えました。

そのとき、人々はどうのように行動したのでしょうか。当時の私の拙文には「翌朝、避難勧告の解除を待って家に戻る。途中、国道の神戸方面行きは信号現示にかかわらず殆ど動く気配さえないほどの渋滞となっていた。普段では考えられない状況である」とあるように、システムの障害が無くとも、勝手ルールが問題になります。また、発災三日間で自動車利用を控えた人は三割にとどまり、自動車の利用そのものにも問題があります。

震災後、交通事故が増えました(図参照)。三ヶ月程度は機動力の高い二輪車事故が急増し、その後貨物車事故が増えました。東日本では自転車が有効な移動手段として評価されましたが、直下型地震の道路損傷の中では危険が大きいことを理解しないといけません。

交通管理計画と遵守  
精神が二次災害を防ぐ

阪神淡路大震災では、災害対策基本法による規制が実施されましたが、十分に機能したとは言えません。その後、国土交通省を中心に各地で広域緊急交通路が指定されました。しかし、それを効果的に機能させるためには、関係機関による現場の様々な課題を考慮した交通管理計画の立案とその実施が必要です。そして、何よりも、私たちの災害に対する心構え、互助・共助と法の遵守精神がその大前提であることを忘れてはいけません。



震災後の交通事故の推移

阪神・淡路大震災後の交通事故実態からみた交通運用の課題(土木学会)

: 日野ほか(1997)