

この「研究レターHem21オピニオン」は当機構の幹部、シニアフェロー、政策コーディネーター、上級研究員等が研究活動や最近の社会の課題について語るコラム集です。

(「Hem21」は、ひょうご震災記念21世紀研究機構の英語表記であるHyogo Earthquake Memorial 21st Century Research Instituteの略称です。)

発行:(公財)ひょうご震災記念21世紀研究機構 学術交流センター ☎078-262-5713 〒651-0073 神戸市中央区脇浜海岸通1-5-2(人と防災未来センター)



非自動車依存型災害対策は急務

人と防災未来センター上級研究員

中川 大

「Car-addicted society」という言葉がある。「自動車中毒の社会」と訳すことができるだろう。個人の生活活動を含む社会活動の多くの部分を自動車に依存してしまっていて、エネルギー消費が大きく、健康にも環境にもよくない、持続可能性に乏しい社会を指している。都市計画や交通計画の視点からこの問題に気付いた都市では、自動車依存型の都市構造から脱却してコンパクトで持続可能な都市を築いていこうという考え方が広がっている。

さて、防災対策の各分野、とりわけ災害発生直後の緊急対策に目を向けてみると、相当深刻な自動車依存症に陥っていることに気付く。消防車も、救急車も、パトカーも、すべて自動車である。物資を輸送する手段も、ライフライン復旧機器の移動も、医師団を輸送する方法も、どれも自動車を前提に考えられている。

消防車や救急車が自動車であること自体にはもちろん問題は無い。しかしながら思い出していただきたい。阪神・淡路大震災では消防車も救急車も行く手を阻まれて動けなかったのではないか。道路の亀裂や陥没、それに大渋滞、自動車の行く手を阻むものは災害時にはいくらでもある。

東日本大震災は、被災範囲が広大であるため、どこでどのような交通現象が発生していたかという詳細は明らかではないが、各地で局所的な渋滞が数多く発生していたことは事後の記録から知ることができる。また、広い範囲でガソリン不足が発生し、それだけですべての緊急活動がまひする可能性があるという自動車依存型災害対策の大きな脆弱性も露呈された。阪神・淡路大震災の経験によって、「大災害時には自動車は自在に使えない」ということが広く認識されていたにもかかわらず、自動車依存症は変わってはいなかったと言わざるを得ない。

さて、それでは何を指ささなければいけないのか。救援物資を担いで走れと言っても効果的ではない。少し違う視点から見る必要がある。サプライサイドからではなく、ダイヤモンドサイドからの対応である。自動車依存症は、救援を待つことになる側にも発生している。火災が発生すれば、消防車が来てくれる。水や食料がなくなれば、物資を運んできてくれる。多くの人がそう思っているのが現状であり、取り組んでいかなければいけないのはその部分である。

大災害時には自動車は自在には動くことはできず、消防車も救急車も物資運搬車両も来てくれる可能性はほとんどない。まずは、このことを防災知識の常識として定着させる

必要がある。災害の規模にもよるが、大災害の場合は少なくとも48時間程度はこのような状況を覚悟しておくことが必要であろう。

これらを踏まえると、事前に実施しておくべき対策はおのずと明らかになる。消防車が来ないことを想定して地域内の防火能力を高めること、物資運搬車両が来ないことを想定して地域内備蓄を行うことなど、非自動車依存型の災害対策である。また、地域内の個人開業医を中心とした地域内医療能力や、近隣商店街を中心とした地域内物資供給能力など、日常生活の中で、徒歩圏で自立できる生活システムを構築していくことである。

多くの都市では、自動車の利用で便利になるにつれて商業や医療の郊外化が進んでいる。日常社会が「Car-addicted society」となっていることが、地域の災害対応力の低下も招いているということが分かる。

大渋滞の原因は、被災して低下した道路容量に対して、過大な交通量が発生するからである。自動車による救援を必要とせずに自力で頑張ってくれる地域が多ければ多いほど、救援に必要な自動車交通量が減り、その結果、消防車や救急車はそれを最も必要とするところに迅速に向かうことができる。自動車が不必要であるのではなく、必要な自動車を最大限に活用するために非自動車依存型災害対策を進めていくことが不可欠である。

最後にあらためて繰り返すが、大災害の時に自動車が自在に動けないことは最初から分かっていることであり、明らかに想定内の事象である。防災関係のどの分野の人たちも、このことに対する考え方が甘すぎるのではないかと感じられる。「渋滞によって緊急対応策が妨げられた」は言い訳にならない。このことを基本として、現在の緊急対応策を再点検する必要がある。

中川 大氏

プロフィール Profile

1956年生まれ
京都大学大学院工学研究科交通土木工学専攻修士課程修了。
工学博士
京都大学大学院工学研究科教授
京都大学大学院工学研究科低炭素都市圏政策ユニット政策支援センター長
(公財)ひょうご震災記念21世紀研究機構 阪神・淡路大震災記念 人と防災未来センター上級研究員

三大震災比較研究のはじまり

研究調査本部
政策コーディネーター

御厨 貴



三大震災比較研究のプロジェクトを担当している。関東大震災、阪神・淡路大震災、東日本大震災。この時空を越えた3つの大震災を、どうやって比較研究するのか。テーマそのものはアクロバットの的な感じを否めない。

だが“地震”というこの国に頻発する自然災害への政治・行政の対応という視角からの比較研究は、これまでにない。危機管理・危機対応の研究としても広がりはある。手さぐりではあっても、若い研究者たちの意欲ある態度が反映されて、今年度から始まったプロジェクトは、順調に進んでいる。

いわゆる資料集めも重要であり、この面の手当でも活発になされている。2年目の研究の進展も見据えて科研費への応募も行った。

私自身は、かつて後藤新平と関東大震災についてサーベイを行ったことがある。異端の政治家たる後藤新平による震災対応は、その後の復興過程を見れば、意外にもまっとうであった。大風呂敷きとか、政友会や伊東巳代治との対立抗争とか、どちらかといえば復興過程の周辺事情ばかりに、これまでは気をとられていた気がする。昭和天皇が戦後の記者会見で、異例にも後藤新平の名前を挙げて、復興プランを高く評価したのは、その意味で特記されるべきである。

阪神・淡路大震災と私との関わりは、政府の復興委員会を率いた下河辺淳委員長に1年間張りついて「同時進行オーラル・ヒストリー」を行ったことであった。月1回の委員会の後、我々のチームはひそかに当時下河辺委員長が勤めていた東京海上研究所に集まり、毎回の委員会における生々しいやりとりを聞いた。下河辺委員長自身の、政治家対策、復興対策、現地対策、マスコミ対策にも、うならされることしきりであった。

後藤新平、下河辺淳という2人の指導者との直接間接の接触体験を通して、いつのまにか私の中に、危機対応への向き合い方が醸成されていったのは間違いない。あの「3・11」の後、五百旗頭真防衛大学校校長からの東日本大震災復興構想会議議長代理への就任要請を、今考えるとどうしてと思うくらい、即座に受けたのは、自らの中に埋め込まれた2人の先人の精神が躍動し始めたからだとしか、説明のしよ

うがない。今やホームページにおいて完全公開された「復興構想会議」全12回の議事録を読んだ諸氏からは、「大変な会議だったのですねえ」「よくまとまりましたねえ」と感心されることが多い。

まだ私の中では過去形で語ることでできない復興構想会議だが、今にして思うと、五百旗頭真議長、飯尾潤検討部会長と私との、「政治学トリオ」のチームワークの良さが、何と云ってもモノをいったと思う。「政治学」が、現実の政治の中で役に立つと思ったことは、正直言って一度もない。しかしこの時はまったく意識しなかったが、危機の現実への日々の対応の中で、三者三様に持てる全てを一そこにインフラとしての「政治学」は当然あったわけだが一惜しみにくぶつけたと信じる。

会議の現場では、いちいち3人で相談している暇はない。議場からの絶えることのない各委員の発言に対し、3人は応用動作を強いられた。今考えると、これこそが“暗黙知”の作用であった。それはまたメディアへの対応一特に毎回の記者会見一にも発揮された。

今回のプロジェクトの中で、いずれ私が主体的に関わった復興構想会議に関しては、五百旗頭、飯尾両氏にも参加していただいて、座談形式のオーラル・ヒストリーを行ってもよいのではないかと考えている。災後まもなく2年。好機到来ではないか。3人の対応過程をつぶさに見ていた官僚の幾人かにも側面援助してもらえると、なおプロセスが立体化されるであろう。

3つの震災復興過程の比較研究は、思わぬ成果を生み出す予感がある。だからこそ、全力で疾走したいとの覚悟を示しておこう。

御厨 貴氏

プロフィール *Profile*

1951年生まれ

博士(学術)

放送大学教授 東京大学先端科学技術研究センター客員教授

復興庁復興推進委員会委員長代理

(公財)ひょうご震災記念21世紀研究機構研究調査本部

政策コーディネーター