

津波警報！自動車避難の是非

防災システム研究所 所長 山村 武彦

◆犠牲者7割減のために

南海トラフ巨大地震による最悪の想定死者数は29万8000人。うち21万5000人(約72%)が津波による犠牲者。震源が近い場合、地域によっては1メートルの津波が最短数分で到達し、多くの人が逃げ遅れると想定されている。一方で国は「全員が発災後すぐに避難を開始した場合は、津波犠牲者を約7割減らすことができる」と住民自身にげたを預けた格好だ。

迅速避難の呼び掛けは当然だが、それだけでは自動車避難を助長し混乱を招く恐れがある。「津波避難は徒歩避難。自動車避難は原則禁止」が一般ルールだが、東日本大震災では避難者の約57%が自動車を使用したと回答。理由の多くは「車で避難しないと間に合わないと思ったから」だった。この集計には車で避難して亡くなった人などは含まれておらず、実際の自動車避難者はもっと多かったものとみられる。今年7月のカムチャツカ半島沖地震でも自動車避難が50%を超えていた。

◆車でしか避難できない

自動車避難にはリスクが伴う。地震による道路の損壊、斜面崩壊、障害物などで渋滞し立ち往生すれば、徒歩避難者や緊急車両の通行を妨げるだけでなく、車ごと津波に飲み込まれる恐れがある。警察庁も「津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しないこと」としている。

「やむを得ない場合」とは、災害時に自力避難が困難な高齢者や障害者などの「避難行動要支援者」と、津波浸水想定区域で津波到達時間までに避難対象地域外への避難が困難な「津波避難困難区域」の人が避難する場合などをいう。

「津波避難困難区域」から避難場所まで遠ければ、健常者でも徒歩では間に合わず、自治体は近くに津波避難タワーを整備するか、自動車避難を条件付きで容認するかなどの選択を迫られる。

◆自動車避難ルール

参考になるのは青森県八戸市が3月に公表した「津波避難施設の整備等に関する基本方針」だ。

大津波警報時に車での避難を同市が容認したのは「避難行動要支援者」および「津波避難困難区域」のうち、津波避難タワーの建設予定のない2地区の歩行困難者である。両地区とも車両数が少なく、大きな渋滞は起きないと判断された。その上で自動車避難の際は、「避難行動要支援者」に介助者兼運転手を付け、2人以上で(可能であれば乗り合って3～4人で1台など、台数を減らすため協力して)避難することとしている。

事前検証で駐車場を探す車の渋滞傾向があったため、自動車での避難先は近くの避難場所ではなく、より遠く、より標高の高い地域(近隣の町を含む)を目指すよう求めている。避難経路も「国道、県道及び主要な市道を利用し、河川に架かる橋の横断、踏切の通行、土砂災害警戒区域・特別警戒区域に含まれる道路は避ける」としている。

南海トラフ巨大地震だけでなく日本海の地震も津波が短時間でやってくる。原則やガイドラインだけでは混乱を防げない。地域の実情に即した順守しやすい津波避難ルールがあれば、助かる命が多くなる。国や自治体は法整備や対策を急ぐべきだ。誰一人取り残さないために、決して諦めてはならない。

(やまむら たけひこ)

◆監修◆ 内外情勢調査会

◆委託編集◆ 時事総合研究所

〒104-8178 東京都中央区銀座5-15-8 TEL: 03-6800-1111(代表)

この記事に関する問い合わせは、時事総研(03-3546-2384)まで

本稿の一切の情報について、無断転載・複写をお断りします。©時事通信社 2003