

地震災害と車

—その運転とパニックをめぐる—

安倍北夫*

浦河地震でみるように、非常事態における被害の大きさは、災害習慣があるかないかによって大きく変わる。その地方の長い苦い経験によって出来上がった「災害文化」が、その被害を最小限にとどめている。本論文は、このような点から道路交通をとらえ、災害時の車と運転について、ドライバーの発言や、アンケート結果を中心として、問題点を提起するものである。

Earthquake Disaster and Cars

—Driving Behavior and Panic Caused by Earthquakes—

Kitao ABE*

Urakawa earthquake shows us that the scale of disaster greatly depends on whether the people there are accustomed to disaster or not. In case of Urakawa, "Disaster Culture" has been established through long and bitter experience and they suffer minimum damage. This paper describes the road traffic from this perspective and poses the problems of car and driving behavior in an emergency from the results of interviews and questionnaire directed to drivers.

1. 災害習慣と被害

昭和57年3月、北海道浦河に突如震度6の激烈な地震が突発した。浦河と目と鼻のおおよそ20km西、しかも震源の深さ10kmに満たぬという浅いところで発生したマグニチュード7.3の地震である。いわゆる直下型地震の最も典型的な例といっても良い。道路は、あたかも「じゅうたん」がはためくように上下波動を起こして揺れ動き、目の前の家が土台のコンクリートもとも地盤からスポッとぬけあがり、次の瞬間ズブリともぐりこむといったすさまじさであった。しかし、緊張しきった災害対策本部に集まってくる被害報告は、地震動の強烈さをふまえると、むしろ意外と思われるくらい少ないのであった。実際、中央から急ぎ被害調査のため浦河入りした調査団の人たちの中には、現実に残る被害状況をみても、「これが本当に震度6であったのであろうか」という疑問をもつ人が出てきたくらいであった。

余程古びてしまって、ちょっとした揺れでも崩壊しそうにみえる家でも、さしたる被害なしに建って

いるものが結構あった。それに、まだ北海道では寒い時節であり、しかも地震の当日はショボショボ雨の降っている日であった。当然のことに、まず大部分の家庭が石油暖房を使っていた。それでどうであろう、出火はゼロなのである。そしてまた、浦河町にある唯一の総合大病院である「赤十字病院」——当日が日曜日であったこともあって、地震での負傷者は、ほとんどこの病院に運びこまれたと推定されている——で扱った負傷者は、入院患者の人を含めても、わずか93名であった。

一方におけるすさまじいばかりの直下型、震度6の烈震、他方におけるこうした最小限の被害は、どうしてあり得たのであろう。それを論議するためには、まずこの浦河の地が、戦後になってからだけでも、昭和27年の十勝沖地震をはじめとして、震度5以上の地震を6回も経験している地域であることを知らねばならない。しかも、つい1年前の昭和56年1月にも震度5にみまわれているのである。

こうしたいわば地震常襲地帯では、人々はいつの間にか地震に対する備えや態度、あるいは習慣といったものを身につける。それはただ観念的な「ねばならぬ」というものをこえて、生活の一部になり、その地に住む人にとって、むしろあたり前のものに

*東京外国語大学教授（群集心理学）
Professor, Tokyo University of Foreign Studies
原稿受理 昭和57年7月15日

なる。

たとえば、この地方では、重量家具を固定すること、そのやり方、家具の配置などが、転任する時には後任者にちゃんと申しおくりになるという。あるいは震度3くらいになると、人々はほとんど反射的に石油ストーブのコックに手を伸ばして、それを消すといった習慣が身についている。建物も基礎が深く地中に埋めこまれている。普通の民家でもコンクリートの基礎が1 m程度埋めこまれ、しかも立上り部分も含めて鉄筋入りの基礎であるといった、この地方では、ごく常識的なことも、他の地方ではおよそ考えられぬことである。しかも雪のこともあって、尾根は鉄板である。

こうしたその地方での長い、しかも苦い経験をふまえて出来上がった「災害文化」こそ、今回の浦河の震度6が、むしろ驚くばかり軽い被害にとどまり得た理由と心得なければならないのである。

実は、こうした浦河地震の貴重な教訓は、その半面の真理をわれわれに示唆する。つまり、もしわれわれが過去に、その災害に直面することなく、その災害の苦い経験に学ぶことがなかったなら、驚天動地の圧倒的な破壊と恐怖に襲われたとき、われわれがなし得ることがあまりに小さく、また、あまりに不十分ではなからうかということである。

近代都市の地震対策を考え、準備や訓練を考えたときの困難の一つが実にそこにある。高層の建物にしても、地下街にしても、あるいは、様々の地下埋設物をはじめとするいわゆる都市のライフラインにしてもそうである。

もちろん、われわれは現実に直面しなくても、そうした場面を設定して被害想定を行うことが出来るし、また、被害をもたらさぬように設計し、材料を吟味し、その結果、耐震性をもった構造物をつくり出すことは出来る。恐らく、人間が他の動物に最も優れているゆえんのは、自己の経験を通さずして学ぶことができるという点であろう。けれども、やはり現実の災害の洗礼をうけていないということに、基本的な不安は残るであろう。こうした問題は「物」についてばかりでなく、いやむしろそれ以上に、「人」についても存在する。

都心に通勤、通学あるいは買物で来訪している人々の数は、東京の場合、他府県からおよそ300万人といわれている。こうした数字は、過去の関東大震災、あるいは東京大空襲のときにはなかった数字である。あるいは人口の高年齢化も、かつての社会で

経験したことのないものである。つまり大災害時の避難問題を、過去の例を下敷きにして描き出してみようとしても、そこには未知の要因と、その要因からんでくる様々の要因があって、明確な像を線引きすることを妨げているのである。

実は、こうした新手の問題領域の中の最右翼に位するものが、道路交通だといってもよいのではなからうか。車が震度6の揺れ——それも海洋型の巨大地震の揺れと直下型の烈しい揺れとでは違うであろう——に対して、どのような挙措を示すかといった基本的な問題を越えて、もっと「面」としての道路交通が問われなければならないであろう。題材は「車」ではないが、仙台の地震がわれわれに残した問題が、その意味で「車」を考える場合の視点を教えてくれる。

仙台は家屋やビルや道路の破壊、あるいは火災の発生をとりあげてみると、それほど被害ではなかった。しかし、水道、ガス、電気、下水といった施設がラインとして機能しなくなったときに、どんな被害が生ずるかといった問題を提起したのであった。都市被害を考えるというとき、それはこれまでの点の破壊に止まらずに、線の破壊であり、面の破壊という視角から取り組む必要があるということではなからうか。

2. 衝撃とドライバー

さて、それでは過去の、それも近い地震の例の中から、まず学ぶことにしよう。ここに報告するのは、昭和53年6月の宮城県沖地震であり、昭和57年3月の浦河地震であり、そして、外国の例として昭和55年11月の北イタリア地震の際のナポリの例である。

初めに、車を運転していて震度5に遭遇した人の貴重な報告から紹介してみよう（「震度V——'78年宮城県沖地震体験記」、仙台市編集）。

「……17時11分頃、突如何物かに追突されたような感じを受けました。衝撃音もなく変だなと思うと、タイヤがパンクでもしたようにハンドル操作ができない状態になり、電線を見ると突風にでもあおられるようにゆれています。地震だと直感し、バスを停止させました。バスは上下左右にゆれ、走れる状態ではありません。そして車内マイクを使用して、地震であることを伝えました。それまで、乗客は一人として地震であることがわからなかったようです。すると乗客の中に『たいへんだ』と立上がった方も数名いましたが、私はバスの中にいる方が安全です

から窓から顔や手を出さないで下さいと注意し、乗客の興奮動揺をおさえるように心がけました。……

外をみると道路上では車両が全部走行不能になり、その場に停車して車外に出た運転者たちもいますが、歩くこともできずに、ただ車にしがみついている状態でした。また、歩道上では歩行者はただ街路樹などにつかまっているのがやっとのようでした。道路沿いの商店では、商品が道路上に窓などを破って飛び出し、住宅の壁は崩れかかってきます。道路は波をうつようにゆれて、土煙りか砂ぼこりのようなものが舞い上がり、二、三百メートル先はかげろうを通してものをみるように薄ぼんやりと見えました。ゆれがおさまるまでの約2分間ぐらいの出来事です、大分長い時間に感じました……」

これは仙台市交通局バス運転手支倉喜久治さんの手記の一部であるが、そのときの状況を克明に記録していて、実に貴重なものである。

車が震度5以上の揺れにみまわれると、タイヤがパンクしたように感じ、ハンドル操作が不能になり、こわくて運転していられなくなり本能的にその場に停車すること、路上にいる人もほとんど立ってられず、すわりこむか、ものにすがって身を支えるだけで精一杯で、動くことも不可能なこと、道路が波うつようにはためくこと、ものが倒れ、崩れ、砂ぼこりや土煙りが立って、もの凄まじいことなどが語られている。

そこで次に、車を運転していた人たちについてのアンケート調査を紹介してみよう。同じく宮城県沖地震のとき、仙台市消防局が東北工業大学工学部と協力して実施した4,000世帯調査の中で、車を運転していた人が368人いた。その人たちについての結果である（「宮城県沖地震市民の対応と教訓」、全国加除法令出版）。

「運転中あなたは地震と知ってどうしましたか」

・ 停止した	76.9%
・ 一時停止してすぐ走り出した	10.6%
・ 徐行して通りすぎた	2.4%
・ 止めずにそのまま通りすぎた	1.9%
・ 無回答	8.2%

となり、とにもかくにもそのまま運転を続けたものは、わずか4.3%にしかすぎない。これは「地震のときどうするか」という知識や訓練あつての結果ではなく、まさに本能的、反射的であり、かつそうせざるを得なかったということであろう。仙台は、過去に台風もなく、大火もなく（空襲は別として）、大

出水もなく、そして、大地震もなかった平穏な都市であり、浦河とちがって「地震についての災害文化や災害習慣」がなかった都市である。まして新顔の「車」については尚更である。

そこで、「地震習慣」としての「左側に寄せて停車」と「エンジンを切って」という2点について調べてみると、停車したという283名について、

・ 左側	45.9%
・ 中央	11.7%
・ 右側	3.2%
・ その他	3.9%
・ 無回答・覚えていないなど	35.3%

となり、「左側」というものは半数に達していない。そして、その停車位置についての理由は、車外の状況から危険と感じたため左側に寄せて停車できなかったというのである。「左側」に寄せて止めることは、車の秩序ある停車、中央車線を緊急車輛のためにあけておくこと、また、左側通行している車輛にとっては一番あたり前で守りやすいように思われるが、現実には直面してみると、なかなかそうしにくいということがわかる。

こうした現実を無視して、無理やり左側停車を強制してもそうはいかないし、それでは、「守れない」車が止まるような路線はどこなのか、その路線ではどうするのか、また、本来守れるはずの路線では、ごく自然に左側が守られるかどうかを確かめておくことが、あるべき地震習慣の形成や、地震の対策として必要なことであろう。

エンジンを切ることにしてみても、同じような問題がある。停車した人の約半数はエンジンを止めずに、アイドル状態のままにしている。これはおそらく、何か事態が急変したら、とっさに車を発進できるようにという配慮が無意識に働いているのではなかろうか。

同様な結果は、仙台市がバス運転手について行った調査にもあらわれている（宮城県沖地震①災害の記録、仙台市）。

「地震が起こったとき、どうしましたか」

・ そのままの位置で停車した	59.0%
・ 左側に寄せて停車した	29.9%
・ 地震発生を乗客に知らせた	23.4%
・ 乗客を安全な場所に避難させた	2.0%
・ そのまま運行をつづけた	1.7%
「その間、何を考えたか」については、	
・ 乗客の安全	56.5%

- ・自宅のこと 35.9%
- ・無我夢中 15.8%
- ・自分の安全 8.2%
- ・職場のこと 1.7%

過半数のものが、乗客の安全を最優先して考えたというのは、あの激動時にまことに頼もしい職場のモラルであり、また、不安や恐怖のときに、職場のモラルのしっかりしている所ほど、ロール・パーソナリティとしての落ち着きが、人々を不安からまぬがれさせ、適確で冷静な対応をさせてくれるということ、実際に明らかにした例といってよい。

しかし、半数のものが自宅のことや自分の安全がとっさに念頭にうかんだということも、もう一つの事実であるし、お客のその時の様子についての質問に対して、

「大混乱」8.2%、

「車内がやや混乱した」35.3%

と合計43.5%が乗客に混乱がみられたことを報告していることも、あわせて知っておく必要があろう。なお、この調査は運転していた354人についてのものである。

3. 衝撃のあとにくるもの

大揺れにみまわれた車は、このようにとても運転を続けられる状況ではなく、まずほぼ全面的にストップして、半ば呆然とし、半ば必死の思いで、大揺れに揺れ続け、こらえていることがわかる。それも周囲の建物状況や、破壊の続くなかでは、左側に寄せることなどこわくてできずに、そのままというのが結構多いのである。

こうした状況から、揺れがおさまったあと、何が起こるのであろうか。また、仙台の記録からそのあたりをうかがってみよう。

「……速度は時速30キロ前後だったと思います。最初に体が沈むのを感じました。つづいて車体が左右に大きくゆれ、ハンドルがとられそうになり、「地震だ」と直感できました。どうにか車を停止させると、前方にある松林がゆれているのがみえました。……しばらく様子をうかがっていましたが、事態が急変する様相もないように思え、実家にむかいました……」（タクシー運転手、鈴木秀敏さん。休みの日で自分の車で実家に向かう途中）。

つまりしばらくの停車のあと、特段の事態の急変がなければ、車は動き出すのである。そして、その結果は次の如くなる。

「……停電で一番困ったのは、全部の交通信号が止まってしまったことで、交差点には縦横から殺到する自動車が首を突込んで、交通マヒをおこした。たとえば、印刷団地を出た車は、すぐそばのバイパス6丁目交差点を越すことができず、あきらめて工場に引きかえして待機せざるを得なかった。

8時をすぎ、あたりが真っ暗になった頃、ようやく6丁目交差点が通過できるようになったので、会社を閉じ帰途についたが、真っ暗闇の中でひしめく自動車が交通信号のない中を、大通りといわず、裏通りといわず、目的地にむかってぬけ道を探して動めくのだから、極端なノロノロ運転となり、いつもの何倍も時間を要して、ようやく自宅に帰りついた。途中で幾度か自動車を放棄して歩こうかと考えたし、パニック狂乱状態にならないのが不思議なほどであった……」（今野出版印刷社長、今野智吉さん）。

そしてまた、こうして車が渋滞の極で発狂一步手前の中、群集が次のような放心状態で、道にたたずんでもいるのであった。

「……出勤途中、路上には避難してきた人等であろうか、極度の恐怖心に動作をマヒさせたのであろうか、虚脱状態に陥ったと思われる群集が呆然として立っており、消防車のならずサイレンにも無表情で、反応しようとしな。消防車はこの群集をかきわけながら現場にむかう……」（仙台市消防局北消防署、特別消防隊副隊長、今宮純生さん）。

一方、唯一動いていた公共交通機関であるバスに殺到した群集はどうであったか。

「……交通信号は全面停止、交差点のどまん中で車が身動きできず、四方に渋滞がつづいたが、やっとの思いで到着。すぐまた、折り返す。ドアをあけるとわが身のことばかり考えるのか、われ先にと狭い入口になだれこむ……」（仙台市交通局バス運転手、大沼寛次さん）。

「……しばらく呆然としていた私は、ふとわれにかえり、出かける時に留守をたのんだ中学三年生の娘のことを思い出し、心配になりました。電話をかけようと思っても公衆電話の前はどこも行列で、いつ順番が回ってくるかもわかりません。タクシーをひろおうと思っても、尚更むりでした。

仕方なくバスで帰ることにしてバス停に並びましたが、バスがつくたびに列を乱してわれ先にと人が殺到し、バスの入口だけゴタゴタしてなかなか中にすすまず、それが発車をおくらせる仕末で、みていて本当にイライラしました。子供たちのこと、アパ

ートのことで頭がいっぱいでした。5台目くらいのバスがきたときでしょうか、私は恥も外聞もなく大声で叫びました。『うしろの方がガラ空きだからつめて下さい。こんなとき先を急ぐのは皆同じなんだから』。やっとの思いでバスに乗り、ほっとしましたが、今度はノロノロ運転にイライラです。駅から1つ目や2つ目の停留所でおられる人もいましたが、『足が丈夫なら歩いた方が速いのにか、』、『いや絶対に歩くべきだ』などとイライラが高じて口惜しく思いました……」（主婦、柏とく子さん）。

同じような状況は、浦河にも、そしてナポリにもあった。まず浦河は、わずかに人口2万弱。道路体系としては、海岸沿いの町を横につらぬく国道が1本、この国道に谷筋ごとに陸方向にのびた町筋をひろってくる道が何本か合流しているという、まことに単純で明快そして街路数も延長もごくわずか、そこを行き来する車の数も、都会と比較しては質的な差が感じられるくらいの薄さである。それでいて大渋滞なのである。

被災地を調査に訪れて助役さんと話をしている、すぐに出てきた話に交通マヒの話題があった。被災当日は日曜のこととて、自宅にいた助役さんはわが家もそこそこに役所をめざした。家を出たところでまもなく小型トラックに行きあわせて、それに同乗させてもらう。しかし、海岸を下って国道に交叉するところで、道はすでに渋滞である。小型トラックは、車がつながって動けなくなっている国道に出られないのである。心がせく助役さんは、小型トラックをおりて、走って役場に向かったという。この間、車は渋滞していて動かなかったという。日曜のお昼頃なのに普段の何倍もの車が出ていたと、沿道の人たちも証言している。そのとき通行していた車だけでなく、出先から帰宅するもの、家から職場の様子を見に車をかり出したもの、外出していた家人を迎えに出たものなどがまた、信号のストップによってせかされ、交叉点でかみ合っただけの渋滞だったという。

東京都の調査団が住民に依頼したアンケートの中に、次のような項目がある。

「地震のあと、町の道路の状態はどんなでしたか」

当然のことながら、そこまで気付く余裕のないまま、「よくわからぬ」というものと、「無回答」のものが全体の57.1%であった。気付いて報告してくれた人をあらためて100%としての道路の状況は次の如くであった。

・避難したり帰宅を急ぐ車で大混乱 23.5%

- ・しばらくは車はほとんどとまって動かなかった 15.1%
- ・みんな徐行して渋滞していたが混乱はなかった 29.1%
- ・あまり大したことはなかった 31.9%

交通路線図をみても想像できるように、混雑と渋滞は脇道から国道に出るところと、国道全線にわたってだけのことであろうことを勘定にいれてみると、浦河町全域にわたるサンプリング調査から得られたこの結果は、数字以上に混乱があったとみるべきであるまいか。重ねていうように、日曜日のお昼頃、人口2万弱の、単純な道路構成の浦河におけるこの数字なのである。

もう一つのデータは、同じく東京都の調査団がナポリで行ったアンケート調査である。

「地震の当日と、翌日とにかけて、あなたの周辺では、街の様子はどんな具合でしたか」

- ・大混乱であった 72.8%
- ・少し混乱があった 15.2%
- ・混乱はなかった 3.2%
- ・無回答 8.8%

そして、「混乱した」という者に、その中身をたずねてみると、第1位が「電話パンク」62.9%、第2位が「交通の渋滞」58.0%なのであった（複数回答をゆるした設問であった）。また、あらためて交通の状況を、別の設問できいてみた結果は次の通りになった。

- ・しばらく動けない 23.9%
- ・大混乱 53.3%
- ・大渋滞 7.6%
- ・普段より混んだ程度 13.0%
- ・よくわからぬ 7.6%

ドライバーに個々に聞いてみても、はじめ車は動けなくなり、そのあと一斉にスタートして、自分勝手に気が狂ったように動きまわったという。調査の数字にその様子があらわれている。

ナポリは浦河とちがって人口130万の都市であり、しかも道路構造が決定的にちがいで、街の中心は中世紀以来のロータリーを核とした放射状道路の集合体である。曲りくねり、6～7階の中層アパートが櫛のように並んで視野をさえ切る。車はそこをくねりながら広場に集まり、そこから放射状のいくつかの道路のどれかを選択して、また入り込む。おまけに人々の交通マナーがおよそ自由奔放である。われわれにしてからが、はじめこそ信号を守っていたが、

2～3日後には、交通信号も横断歩道もない車の流れを自分勝手に判断して、読み切り、見切り走って横断した。自分の生命は自分が最終的に責任をもってばよいのだといった調子である。

そしてまた、地震の発生時刻は浦河と同じく日曜ではあるが、夕刻の7時半。浦河が正午頃、仙台が夕刻といっても1年で一番日の長い6月12日の5時14分で、まだ充分明るいのに比べると、すでに真っ暗であった。そうした状況が、このナポリの「大混乱」という数字になってあらわれたといってもいいのではなかろうか。

4. 車のパニックをとどめ得たものは何か

ところで、ナポリと同じ設問を仙台で行ったアンケート調査の例を比較のためかかげてみよう。

- ・大混乱 9.8%
- ・やや混乱があった 20.8%

であって、あと残りのおよそ70%の人たちは「混乱はなかった」としているのである。まさにナポリとちょうど逆の結果といつてよい。

そして、この「混乱はなかった」という人たちに、その理由を聞いてみた答えは次の如くであった。

- ・被害が少なかったから 44.7%
- ・暗くなる前に最小限のことをすませたから 42.3%
- ・火をつかう時間でなかったから 27.1%
- ・正しい情報が流れたから 27.2%

たしかに、仙台での地震は考えようによっては、帰りのラッシュに入りかけた午後5時14分という交通パニックにとって最悪の時間であった。それなのに、何故パニックそのものは起こらなかったのか。すでに「手記」でもみられたように、「パニック狂乱」にならないのが不思議なくらいであったとされ、また部分的には、押し合い、へし合い、怒号が乱れとぶといった状況も報告されている。しかし結果的には、その可能性はパニックに暴発するレベル直前で回避されているのである。何故であろうか。

その第1は、仙台の道路構造であろう。シビックセンターを中心核にして、仙台の交通はモノポールシステムである。いくつもの核がサテライトのように散在しているような構造ではない。おまけに帰りのラッシュを予定して、いくつかの主要幹線では、帰り路線を三車線にした路線変更をすでに行っていた。車もまた帰りのラッシュであるから、都心から郊外に向けて鼻ずらを並べていた。群集のパニック

は、流れが一点に向けての収れんである所に生ずる。その瞬間の仙台は、その反対の群集流、つまり拡散流であった。いくら混雑して渋滞していても、やがて一台、また一台と、あたかも海綿にすいこまれる水のように、車は徐々にではあるが確実に減少していく。

第2は、くつわを並べて外に向かっていくということは、車の流れが一方方向流であるということである。群集流の危険は対抗群集方向流に生ずる。仙台ではこれまた、それが最低限にさけられる時間であった。

第3は、仙台での被害の大部分は、市の周辺の造成地、地盤の軟弱なところで生じた。中心部は地盤が強固であり、被害は少なかった。火災もまたしかりである。「ぐずぐずしていたらやられる」「逃げおくれたら大変」という追うものが背中になかったのが仙台の地震のときの自動車流であった。そしてまた、さしあたりの不安をかきたてる目の惨たんたる破壊や、何よりも人を衝動的にする悲惨な死傷の風景も市の中心部では少なかった。パニックの要因の最も基本的な条件である強い不安動因の相対的低減が、中心部の人々にはあったというべきであろう。

第4は、何といつても「見通し」がきいていたということである。「明るかったから」というものがそれであろう。たとえ信号は止まっても、周辺の状況はわかる。ひどい交差点のかみ合いは、あとからおしかけるものの気持ちをそいで、それだけ突っこみを控えさせる。全面にわたつての渋滞は、かけぬけをしてもダメということ、いやというほど示してくれる。

対面しているドライバーの表情だってわかる。こうした「見通し」こそ、人々を理性の範囲に止まらしめ、自制的行動を、たとえかろうじてでも維持してくれたといえよう。何刻かののち参入してきた交通警察の手信号や、ボランティアの交通整理にしても、見えるのと見えないのとでは、その効果はまるでちがうではないか。

5. 情報、パニックコントロール

さて、第5にあげるべきは「正しい情報」である。この地震ではラジオの活躍ぶりは注目すべきものがあつた。最大限に情報を蒐集し、それを即刻にラジオを通じて流したことは、市民全体にとつても勿論であるが、ドライバーにとつても著しいパニック沈

静の効果をもったといつてよい。ラジオ局では、尋ね人放送に準じて、たとえそれが個人の情報であっても、混乱をしずめ、人々の不安や心配の解消に役立つものなら流すことにした。たとえば次の如くである。

「××町の〇〇病院に入院しているA子さんの御家族の方々に申し上げます。病院は全く無事ですし、周辺も今のところ火事などもなく、被害もほとんどありません。むろんA子さんをはじめ、入院患者は全員怪我などもなく、全く元気でいますから御安心下さい。」

こうした放送は、A子さんの家族だけでなく、同じく入院している他の人々の家族にも等しく安心感を与え、それと無関係に思える他の人々、たとえば〇〇病院周辺に家を持ち、そこへ帰宅をさせている多くの人々にも、大きな安心感を与えたものであった。あの病院が大丈夫なら、そして患者さんたちも無事なら、まして自分の家や家族はまず無事であろうということである。これはドライバーにとっても同じである。

パニックは、後ろから大きな恐怖に追いかけられるというだけではない。前に不安があるとき、それにひかれて「つんのめる」ときにも生ずる。地震のとき、外出している人、勤め先にいる人の誰でもがまず心配になるのは、わが家のことであり、家族のことである。それはすでに仙台のバス運転手のアンケート調査の中でもふれておいた。交通パニックを左右する決定的な人間要因のひとつはそれである。

仙台のラジオ情報は、その沈静化と低減に役立つのである。「明るさ」が物理的の見通しなら、情報は「心理的見通し」であった。都市が巨大化し、複雑化し、そこに通う人が遠距離になればなるほど、この「心理的見通し」の有無が決定的役割を演ずる。

バス運転手の指摘した問題点の中に、次のような項目があったことは注目に値する。それは、「乗用車のほとんど全部はラジオをもっていて、それによって情報を入手できましたが、バスにはその設備がなく、道路上の人や、他の車の人から間接に情報を聞くしか手段がなく、不安でした」ということである。

そしてまた、このことは実際に地震が突発したあとのことでなく、事前に警戒宣言が発令されるような事態を考えてみると、ますます問題が深刻になる。それに最近ではカーラジオばかりでなく、ステレオを装着している車も多く、調査によれば、常時はラジオよりもステレオの方を聞いているものが相当の数

にのぼっている。

たとえば、次のデータは「早朝検知情報伝達システムについてのアンケート調査」(昭和56年)の中で、自家用ドライバーの結果である(よく聞くものに○印をつける)。

- ・ラジオ (AM・FM ふくむ) 72.0%
- ・カセットテープ 31.0%
- ・ラジオもカセットもほとんど聞かぬ 8.0%

さて、これまでの地震の例から、ドライバーの対応、そして道路の状況についてのべてきた。道路構造、被害の状況、発生の時刻、そして情報の提供などがパニックの発生のカギをにぎるものであることが、ある程度理解されたことと思う。

6. 警戒宣言と車交通——災害習慣の欠如——

最後に「警戒宣言発令下」における車について、ドライバーの意識調査の結果を紹介しておくことにしよう。この調査は先にのべた「早期検知情報伝達システム」の調査で、アンケートで自家用ドライバーとプロドライバーについてなされた昭和56年のものである。(カッコ内はプロドライバー)

「もしあなたが車を運転中に警戒宣言の発令をラジオなどで知った場合、あなたはどうかしますか」

- ・当面の目的地まで行く 8.3% (26.0)
- ・急いで家に帰る 30.3% (4.0)
- ・急いで会社に帰る 3.0% (4.0)
- ・安全な場所をさがす 16.0% (18.0)
- ・とにかくその日の仕事を早くすます 2.0% (4.0)
- ・急いで会社や家に電話する 18.0% (6.0)
- ・すぐ車を止めて様子を見る 17.7% (30.0)
- ・他の車の様子を見る 4.7% (4.0)

際立って大きなちがいが自家用のドライバーとハイヤー・タクシーのドライバーとの間にみられる。それは自家用ドライバーたちの帰宅指向と電話指向で、計48.3%とおよそ半数にも達する。これに対し、タクシードライバーの方はそれが10%にしかすぎない。その代わりにタクシーの方は「すぐ車をとめて様子を見るもの」30%と、「とにかく目的地まで走行してしまうもの」26%ということになる。

東京都での交通対策は、まず全線にわたっての徐行と、その時点で走行していない車を出さないこと、都内から出る車はよいが、都外から環状7号以内には入らないようにすること、できるだけ安全な近く

ようにすることを重要な柱にしている。それをふまえてみると、やはり職業ドライバーの方が事態に適応した行動を理解しているようであって、自家用ドライバーの行動は混乱をまねく可能性が高いのではあるまいか。

一般的にいつて警戒宣言発令時の対応として、ドライバーの知識レベルはすこぶる低いのが現状である。たとえば、一般道路の走行スピードは20km以下とされているが、アンケートでは少ない。

すなわち、「警戒宣言発令下での運転の仕方についてお伺いします。車のスピードは(一般道路で)……」というのに対して、プロドライバーの場合も含めて全く徹底していないことが、次の結果でわかる(カッコ内はハイヤー・タクシー)。

・10km以下	9.0% (12.0%)
・20km以下	30.0% (38.0%)
・30km以下	18.3% (14.0%)
・40km以下	19.7% (18.0%)
・いつもと同じ	22.7% (18.0%)

さらに「路上に車を止める場合(近くに駐車場がない場合として)は、どうなさいますか」というのに対しては次の通りであった。

・ドアをロックしておく	14.7% (10.0)
・ドアロックなしでキーをつけておく	49.0% (78.0)
・ドアはロックしないがキーは自分でもつ	34.7% (10.0)
・いつでも発車できるようにエンジンをかけておく	1.3% (0.0)

この場合も対応行動としては、ドアをロックせず、キーをつけておいてほしいということになっている。さすがにエンジンかけっ放しはないにしても、ドアロックあるいはキーを持ち去るというのが自家用で49.4%と約半数出てくる。この点は、ハイヤー・タクシーの場合は教育効果であろうか、わずか10%ずつにしかすぎない。

もっとも人情、自然の情としては、ドアもロックもせず、キーもつけ放しでは、まるで車を乗てるようなもので、さあ盗んで下さいというようなものであろう。それも現実には発災し、火があちこちに上がり、車は混乱と渋滞、人々は逃げまどうという絶体絶命に近い状況、あるいはそれが現実のものとして予想されるような場合なら別でもあろうが。

その点プロドライバーの場合は、自分の車でないということが、知識としての車の対応を、比較的ストレートにうけ入れさせることになったのだとはいえないだろうか。とすれば、ここにもかつて経験したことのないような非常の事態における、身についた、しかも、みんなに行きわたった身についた習慣の不在や欠如がもたらしかねない混乱がひそんでいるように思われる。

非常の事態に、即座に切りかえのきくような社会的規準の形成、それを当然のことと身につけた災害習慣は、パニックを防ぐために不可欠であり、このことは、現状のような車社会では、むしろ焦眉の急に迫られているように思われるが、果たして如何であろうか。