



「柔軟な避難行動をとるためにも MM 教育を」

東北工業大学 工学部 准教授 菊池 輝

クルマ利用の習慣性が、震災時の避難行動に影響を及ぼす。。そう思うようになったきっかけは、今から3年前に起きた東日本大震災である。

津波がすぐそこまで来ているのに、そして高台からは「クルマから降りて高いところへ逃げろ」と皆が叫んでいるのに、そのクルマを運転していた人は、「大切なものを積んでいるから」と言ってクルマから降りることなく、津波の犠牲者となってしまった。本学の学生が、岩手県大槌町の避難場所(高台)から見た光景を悲しげに語ってくれた。

石巻市内の某自動車学校の職員は、津波に囲まれた校舎の中から目にしたものを忘れない。それは、津波に流されていくクルマの中から助けを求める人の手だ。職員さんは冷たい津波の中に飛び込んで救出しようとしたが、間に合わなかった。

その自動車学校の協力で、「自動車避難し、助かった人たち」に、震災時の避難手段に関するヒアリングを実施したところ、彼らはみな、強い自信を持って、次のように言う。「次も絶対にクルマで避難する」と。しかし避難時の状況を詳しく聞くと、おそらくは、クルマでの避難が偶然正解であったに過ぎない。そのとき走行していた道路では運良く渋滞がなかった(石巻市内では発災後15分程でグリッドロック現象*が発生していた)、道路を塞いだ倒木が幸いにも容易に撤去できたため、そんな偶然の結果に過ぎないのに、今回の成功体験がクルマへの依存をさらに強めた感を受けた。実際、大震災後の余震時にも、石巻市内では自動車渋滞が発生している。

ところで、仙台市内で実施した交通行動調査によると、震災の前後(震災の半年前と半年後)では、日常の利用交通手段に変化はない。あの震災の経験が、日常の「移動」を見直すきっかけにはならなかったのだ。しかし、少数ではあるが、日常のクルマ利用を見直した人たちもいた。彼らはなぜ見直したのだろうか。幾つかの心理指標を比較したところ、唯一有意な差が見られたのは、「クルマへの習慣強度」であった。習慣強度が低い人は、日常の利用交通手段を変更する柔軟性を持っているのだ。この柔軟性は、震災時にその人を生存へと導く気がする。

しかしクルマへの強い習慣性は、解凍が難しいのも事実である。であれば、習慣が強固になる前に、適切な MM 教育を行わなければならない。災害に強い社会を構築するためにも。

※グリッドロック現象：道路容量を超える自動車が殺到することにより、自動車が道路上に滞留し、道路網全体が麻痺状態になる現象のこと