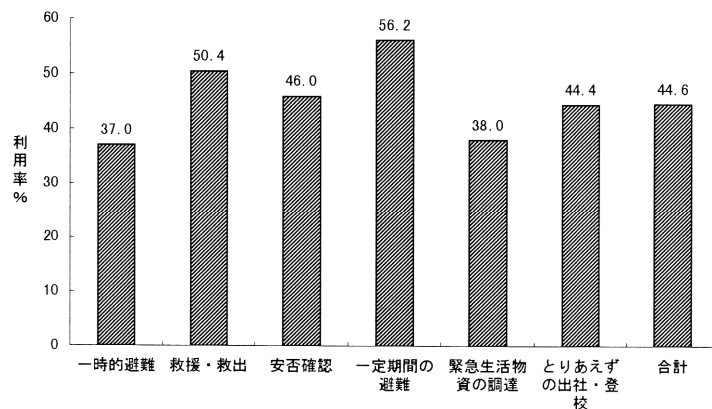


災害時における運転者行動に関する調査研究（I）－災害時における人の移動特性－（平成8年度）

阪神・淡路大震災では、地震発生直後から自動車を利用した大移動が発生し、幹線道路や細街路の大渋滞が、救命・救出活動及び消火活動、被災者の救援活動等に大きな支障を来した。そこで、地震発生時の人の交通行動に焦点を当て、特に人の移動特性について調査、分析するとともに、緊急車両の交通路を確保するための交通規制に対する認識と行動についても調査分析した。

① 兵庫県運転免許センターと大阪府豊中警察署での免許更新者3,265人に対し面接調査を行った。地震体験者と訪問者（お見舞いや安否確認）のそれぞれの交通行動をみると、移動目的によって異なるが、「一時的避難」は地震発生日に87%が、2日目に概ね100%が移動を終える。「安否確認」「救援・救出」「緊急生活物資の調達」のための移動は、1日目は50%前後で、2日目で80%を超える。「とりあえずの出勤」「一定期間の避難」は1日目は40%ほどだが、3日目で80%前後に達する。「一時的避難」の交通手段は63%が徒歩で、自動車は32%であった。2～3日目には、「とりあえずの出勤・登校」を除き、各目的で移動した人の80%以上が最初の移動を始めている。その中で、「一定期間の避難」「救援・救出」「安否確認」は、車の利用率が40%を超え、特に「一定期間の避難」の車利用率は50%と高い(図)。

図 目的別の自動車利用率



② 地震発生後の人の移動量を移動目的別に見ると「緊急生活物資の調達」「一定期間の避難」を除くといずれも地震発生当日が多く、概ね3日間で急速に減少する。「安否確認」「救援・救出」「一時的避難」の移動は地震発生3日間に集中して発生している。移動時の利用率は「救援・救出」が46%、「安否確認」が41%と高い。「緊急生活物資の調達」は、車の利用率は34%であるが短期間では終息しない。

③ 震度の高かった中心部では車の利用が少なく、中心部から離れた周辺地域で車による人の出入りが激しく、ドーナツ化現象が表れている。

④ 移動距離が1kmを超えると車の利用率が高くなる。移動目的のうち、「一時的避難」「一定期間の避難」「緊急生活物資の調達」「救援・救出」は車利用に関連している。年間走行距離が1万kmを超えると車の利用率が高くなる。同居者に高齢者や子供等、災害弱者のいる人の車利用率が高い。

⑤ 訪問者の移動手段は、自動車が44%で、訪問交通は地震発生後4日間に集中している。

⑥ 交通規制については、90%が認知していた。また、94%が交通規制を遵守したと回答した。

⑦ 今後検討すべき課題として、地震発生後3日間を中心とした車利用の自粛など、運転者に対する啓蒙、意識の向上が求められる。また、大量移動が始まる前に速やかに交通規制を実施することが必要である。