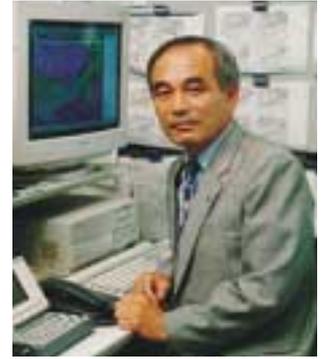


危機について

名古屋地方気象台長 宇治 豪

Takeshi Uji,
Director of Nagoya local
meteorological of the
observatory



今年のお盆を挟んだ一週間で、水の犠牲者は80名を越えたと新聞は報じている。また、昨年は炎天下の自動車の中で幼児が亡くなったとの痛ましい報道もあった。これらの例は「日本人は危機に対する認識が甘い」ことを示していると思われる。危機にもいろいろあるが、ここでは人の命と自然現象について話したい。

「沈」する話

筆者は学生時代ヨット部に所属していた。小型ヨットが転覆して水船になることを業界用語で「沈(ちん)」という。

ある秋の日曜日の午後、高等学校のヨット部の生徒が、単独帆走をして湾の奥から湾の口まで来たとき沈をした。これが陸の人にわかったのは、周囲が薄暗くなりかけた頃であった。あたりはどんどん暗くなり、沖には白波が立っている。陸の人がいくら焦ってもすぐさま行える捜索活動には限りがある。ヨットは木造で、その晩の内に風下の海岸で見つかった。遺体が発見されたのは一週間以上経ってからであった。これとは別に、県を代表する技量のある選手が一人で練習をしていて亡くなったとの新聞記事を読んだことがある。

何故、このような事故が起こるのか。競技用の小型ヨットはスピードができるように船体に比較して帆の面積が大きいので簡単に転覆する。昔のヨットはエアータンクを装備していなかったため、一度、沈をすると自力では再び帆走できず、仲間の助けが必要になる。有名なヨットの戦略本に「レースで集団の上位を走っていて、ヨットの安全を考慮しないのは馬鹿である。しかし、集団の最下位であれば勝利が沈かを賭けた走り方をしろ。」というのがあるように、帆走の腕が上がっても、強風下で最高の速度を追求すると、やはり沈をすることがある。筆者はウエットスーツがまだない頃、冬期に何回か沈をしたが、冷たい水の中では5分もすると体に力が入らなくなる。ヨットを捨てて、人だけが自力で生還することすらとても難しいのであ

る。ということは、集団行動で救助体制が整っている場合と、単独帆走の場合では危険度は全く違うのである。競技用の小型ヨットで単独で走ること自体が危機なのだ。だが本当に問題なのは単独帆走をしている人がそのことを危機だと感じていないことなのである。

津波の話

日本海中部地震は1983年5月26日12時00分に男鹿半島沖で発生した。この地震による死者104人の内100人は津波による。この中には魚釣り中の人18人含まれていた。秋田県つり連合会は、地震があったとき魚釣りをしていただの方々の体験を本にまとめている。それによると、全員が強い揺れを感じている。このとき、「地震は感じたが、津波のことは考えなかった」人と「津波のことも考えて、沖に気を付けながら釣りを続けた」人が全てであった。釣りをしていた人の多くは近くの道路脇に車を止めていて、車から釣り場所まで遠くても徒歩で10分程度であった。しかし、事態の確認のため、カーラジオを聞きに自分の車まで戻った人はいなかった。海岸で地震を感じた人が、海岸に居ることを危機だと感じていないのである。このことは、危険を回避する観点からすれば重大な問題である。

実際は、「目の前の水が急に沖に向かって動きだし、日頃水面から出ない海底が見えたので危険を感じて」または、「沖に堤防のような水の壁を発見し、これが迫ってくるのを見て」逃げ出したのである。さらに驚くべきことに、海の異常を自分の肉眼で確認した後でも、クーラーと釣り竿を持ったまま足場の悪い岩場を走って逃げている。海水に足下をさらわれて岩にすりつきこうとして、邪魔になって初めて釣り竿を手放しているのである。津波より早く高みまで逃げ切った人と、津波に捕まった時、とっさに岩にすりつきことに成功して流されなかった人は助かっている。津波に迫られてなお、持ち物を捨てきれないのは、津波の実態に対する認識の不足から自分の命が懸かっていると

判断できていないことを示している。

1993年の北海道南西沖地震の場合、十年前の日本海中部地震による津波の経験から、奥尻島の多くの人は津波警報を待たず、独自に避難したと聞く。

危機の認識

広辞苑によると危機とは「大変なことになるかも知れないあやうい時や場合」とある。上の例では、単独帆走時及び海岸で揺れを感じた時が危機なのであって、沈や海岸で津波に襲われることは既に大変なことが起こっているのである。

危険を回避する観点から言い換えれば、危機とは「身に危険が迫る恐れがあり、予定していた行動を中断して、危険回避の行動をとる必要がある事態」といえる。危険を回避するにはまず、事態が危機だ（想定される最悪のシナリオで事態が進行した場合、命が危ない）と知らなければ話にならない。

危機の認識はおおむね次の方法による：

危険に遭遇した過去の経験に基づいて、前駆する自然現象から直接危機だと感じる（例、地震 津波、大雨 崖崩れ）。

知識に照らして、前駆する自然現象から危機だと判断する。

防災機関が発表する情報から危機であることを知る。

で危機と感ずるのは肌で直接危険を感じるものであり、すぐさま、危険回避の行動を取る。前記の、北海道南西沖地震に対する奥尻島の人々の行動がこの例である。日本海中部地震にあった釣り人は、津波の経験が無いので危機だと思わず直接危険に遭遇した例で、には相当しない。この場合、地震による津波を想定し、万に一つは命が危ないと判断して車まで情報を得に戻っていれば に相当する。 は、気象台が出す津波警報を、市町村の広報車によって知らされて避難する場合である。

危機に対する心がけ

重大な危険を伴う自然現象の生じる頻度は少なく、危険に遭遇した場合その人たちの多くは亡くなるので、実際に生命の危険を感じる自然現象に遭遇した経験のある人は少ない。従って、大多数の人は ではなくて、 から危機を認識しなければならない。しかしながら、防災機関が発表する情報は、ある程度の広がりを持った地域のどこかで災害が発生する可能性を警告しているので、個々の住民から見れば発表され

た情報の全てにそれぞれ対応して行動する必要を感じないであろう。

このような状況の中で、危険回避の行動を的確に起こすためには、自然現象の特徴とその危険性、及び危険回避の手段についてできるだけ具体的な知識を持ち、これに基づく による判断と で得られる情報から総合的に決断することが必要と思われる。

例えば、高潮は、強風により海水が波浪及び流木等を伴って押し寄せてくる。その破壊力はすさまじく、人が巻き込まれたらまず助からない。避難するしか助かる方法は無いが、想定される避難者の数は多く、避難時に混乱が予想されるので、確実に避難するためには日頃から避難場所・経路を確認しておくこと、また、避難は道路に海水が乗る前、道路が避難者で混雑する前の早い段階に行うことが必要である。海水が床下に浸入してから避難行動を開始したのでは遅いことが伊勢湾台風の例からわかる。このような知識と、自分の居る場所の条件を考えて、高潮警報・注意報に対処する必要がある。

また、山崩れ・崖崩れに対しては市町村の避難勧告に従うのが一般的だが、市町村でも目が届かない小規模な崖崩れでも直撃されると命を失う。従って、ハザードマップ等で、自宅の立地条件に不安を見いだした場合は他の家庭より早めに避難するとか、大雨時には合羽を着て家の周囲を定期的に巡回する等の警戒措置を取る必要がある。

防災機関の一つである気象庁では、発表する情報が人々の危険回避の行動に役立つよう、情報の精度向上に努めている。しかし、これだけでは十分でなく、情報を受けた人々が危機を危機と認識し、適切な危険回避行動をとれるよう、他の防災機関と協力して「人命を危うくする自然現象」、「ハザードマップの利用方法」、「避難のタイミングの取り方」などについて解説する日頃の活動も重要と考えている。



北海道南西沖地震直後の奥尻島（気象庁提供）