

2024年初頭の2つの災害についての研究メモ（土田昭司）

過疎地における災害対応研究の必要性

[能登半島地震について]

能登半島地震は、近年能登半島沖で群発地震が続いていたことから警戒されていたものの想定をはるかに上回る被害をもたらした。地震発生 of 1 分間ほどの間に海岸が4メートル隆起したことは、数十万年、数百万年かけて進行している能登半島形成過程の一部であるとはいえ、私たち生活人にとっては実際に経験することを予期できるものではなかった。

また、地震による地盤の変形は複雑なものとなったように思われ、道路、上下水道などのインフラに多数の箇所において被害が発生した。

自然災害は単なる自然現象だけでは成立しない。自然現象が人に被害を及ぼすことで自然災害となる。そのため、自然災害による被害は、どのような自然現象が発生したのかだけでなく、自然現象が発生した地域において人々がどのように住んでいるのか（生活しているのか）によって異なってくる。人が多く生活している地域であれば道路などのインフラにも冗長性があり寸断された箇所が発生しても迂回路を作りやすく復旧が比較的容易である。それに対して過疎地では最低限のインフラしか整備されていないことが多く、代替手段をもとめることが比較的困難であることから復旧にも時間を要する。能登半島地震においても多数の孤立集落、孤立世帯がでたが、冗長性のある交通網、交通手段が確保されていなかったことがその原因であろう。

また、災害復興においても、港そのものが諸施設とともに4メートル隆起したため輪島市を中心とした沿岸漁業の復興はとても難しい課題となった。都市部では復旧することによって生じる経済効果を当然のこととして見込むことができるのに対して、過疎地ではただ元に戻しただけでは復旧コストに見合う経済効果が見込めないかもしれない。新たな経済効果を生むような復興が求められる。

これらの事情は南海トラフ地震と津波による被害が想定されている高知県や和歌山県などでも同じであろうと推測される。過疎地における災害復興の問題は社会安全学部・社会安全研究科としても取り組むべき課題の一つと考える。

業務として被災した人の心のケア

[羽田空港における衝突事故について]

羽田空港における海上保安庁機と日本航空機との衝突事故においては、日本航空機の乗員・乗客による適切な対応の結果として全員が脱出できたことが世界的に賞賛されている。乗員の日頃からの訓練と備え、乗客の事故対応への理解がこの結果をもたらしたといえる。

一方で、海上保安庁機には5名の死者があった。海上保安庁では羽田空港をベースとする航空機の運用を3カ月間中止することとなった。職員の心の動揺が大きいためとのことである。災害犠牲者の遺族等に対する寄り添いは福知山線の事故以降グリーフケアとして特に重視されようになった。例えば一般社団法人日本グリーフケア協会がグリーフケアアドバイザーという専門の資格認定を行っているなど一定の対応がなされてきている。これに対して、職場において業務として犠牲者が出た場合の関係者への寄り添いと心のケアはどうあるべきであろうか。これも社会安全学部・社会安全研究科として取り組むべき今後の課題の一つと考える。

2024年1月

土田 昭司