

IV-35

阪神・淡路大震災における交通情報・交通規制に関する意識調査

京都大学防災研究所 学生員 坪内勇介
名城大学都市情報学部 正 員 若林拓史
京都大学防災研究所 フェロー 亀田弘行
住友建設株式会社 正 員 兼信 真

1. はじめに

本研究では、阪神・淡路大震災に関するアンケート（土木学会関西支部会員を対象）をもとに、地震後の交通情報と交通規制についての意識調査を行った。なお、分析の対象となったサンプルは1500（被災地：484，被災地外：1016）であった。ただし、ここでは被災地を明石，芦屋，西宮，尼崎，伊丹，宝塚，川西，池田，豊中の各市と定義する。

2. 分析の対象となる質問事項

阪神・淡路大震災に関するアンケート調査のうち、本研究の分析対象となった質問事項は、以下に示すとおりである。

- ①どんな種類の交通情報を入手したか。（交通規制情報，渋滞情報，鉄道運行情報，代替バスの運行情報，臨時航路，その他の6項目から選択，複数回答可）
- ②前出の①の6項目のなかで役に立った情報はどれか。（回答方式は①に同じ）
- ③地震後に必要な交通情報にはどんなものがあるかについての意見。（記述式）
- ④交通規制の影響はどうだったか。（復旧復興活動の際の移動が改善された，復旧復興活動の際の移動がしにくくなった，仕事に自動車を利用しなくなった，買い物等に自動車を利用しなくなった，代替バスが改善され通勤が若干改善された，特に影響なし，その他の7項目から選択，複数回答可）
- ⑤交通規制の程度についてどう感じたか。（もっと緩やかな規制がよかった，適切であった，より強力な規制が望ましかった，その他の4項目から選択，複数回答不可）
- ⑥交通規制の導入時期についてどう考えるか。（時期は適切，地震直後から実施すべき，交通状況をみてから実施すべき，その他の4項目から選択，複数回答不可）

3. 入手した交通情報とその貢献度

入手した情報の種類を被災地と被災地外に分類して整理すると図-1のとおりになる。全般的に被災地の人の入手割合が高い。また、どちらの場合でも、鉄道運行情報の入手割合が高く、それは被災地の方が顕著である。次に、これらの情報の貢献度を図-2に示すが、これを見ると鉄道運行情報の貢献度が高いことがわかる。それとは逆に、渋滞情報の貢献度は低かったといえる。また、交通規制情報の貢献度は被災地の方が高い。

4. 地震後に必要な交通情報についての意見

地震後に必要な交通情報についての意見分布は、図-3に示すとおりである。このうち道路情報に関する意見の分析結果を図-4に示す。これらから、道路情報，特に交通規制情報と渋滞情報の需要が高いことがわかる。前節で渋滞情報の貢献度が低かったことを考え合わせると、災害時の道路渋滞情報は、もっと充実が図られるべきであるといえる。

5. 交通規制の効果

分析の結果を図-5に示す。これから、交通規制により、被災地では、仕事・買い物のための自動車の利用を控えた人の割合が高いことがわかる。また、代替バスの運行が改善され通勤が改善されたと感じた人の割合も被災地では高い。

