

## 阪神大震災における災害心理と都市復興\*

Psychological Impacts of the Great Hanshin Earthquake and the Rebuilding of the City

秋山孝正\*\*

By Takamasa Akiyama

### 1. はじめに

阪神大震災について、土木工学的見地から多数の報告がなされ、今後の都市計画の方針などが示されている。また一般出版物や報道によって、膨大な情報や見解が提示されている。都市災害に関して各立場から百家争鳴の状態である。このような状況を踏まえて、本稿では主として阪神大震災における災害心理と都市の精神風土の関係について検討し、都市復興の理念を模索するものである。

本稿における著者の立場は都市環境と災害を考察しようとする研究者であるとともに被災地域の関係者である。したがって、阪神大震災の5,500名以上の死者や多数の被災者の惨状、あるいは崩壊した故郷の光景が与える心理的体験を無視することは困難である。またこのような現実現象とは関係せず、土木技術の専門家風の意見を述べるという愚行を犯すことのないように心掛ける。

### 2. 地域精神風土への震災の影響

#### (1) 被災地域の精神衛生

都市に発生した大地震は、多数の土木構造物を破壊した。たとえば阪神高速道路神戸線は、交通機能の破壊のみならず、大規模土木構造物の代表的破壊例として挙げられるものとなった<sup>1)</sup>。都市基盤を形成する土木構造物の崩壊を考えると、物質的な崩壊に加えて、都市生活の象徴的崩壊という面から精神的影響を考えることは重要である。

この点で、住民から見た災害に対する認知(物

\*キーワード：阪神大震災、都市復興、地域精神風土、風土思想、防災都市

\*\*正員、工博、岐阜大学工学部土木工学科

(〒502 岐阜市柳戸1-1, TEL 058-293-2443, FAX 058-230-1528)

質的破壊による精神的影響)を考えることが必要である。これらは現実的問題としては、災害時の個人の精神的活動にする医学的対処、すなわち「心のケア」といわれる類のものである。しかしながら、災害復興に関わる地域の精神性を考える場合にも検討に値するものと思われる。

オウム・サリン事件と同様であるとして、阪神大震災が被災者に与えた心の影響として、心的外傷後ストレス傷害(PTDS)が報告されている<sup>2)</sup>。ここで、PTDSとはDMS-III-R(米国精神医学会)の分類で、項目番号309.89に示されるPost-traumatic stress disorderと称される障害であり、不安神経症(Anxiety Disorders)に含まれるものである<sup>3)</sup>。学術的定義を捨象すると「理解不可能な現象(災害など)に直面することで生じた不安に日常生活が圧倒される精神障害」である。

実際にも専門家によって、「地震の衝撃だけでなく、交通が寸断されて移動もままならず、水道やガスが止まって生活に支障をきたし、プライバシーのない避難生活が長期間続いている。これまでの災害精神医学の中にこんな事例はなかった。ことは単純なPTDSではない」<sup>2)</sup>と報告されてされている。多数の被災者は、物質的な損失に加えて継続的な精神的苦悩(心の危機)<sup>4)</sup>を持った生活を強いられていることがわかる。

#### (2) 都市活動と精神復興

図-1は災害心理学の見地から、各種災害後の精神障害の時間的な経過を示したものである(参考文献5より転載・破線部分は著者修正)。一般に時間経過とともに精神的障害は軽減するが、かなり長期間にわたりその影響は続くようだ。

阪神大震災においても、具体的に災害後の被災者の心の障害に対する救援体制や避難所や仮設住宅における精神障害についての問題が提起されている。ボランティア活動は精神医療ではないが、被災者の精神的援助の役割を持つと考えられる。

また建物の大部分を喪失した神戸市民に馴染みの深い2つの百貨店が、いずれも4月初旬には再開し多数の顧客が訪れた光景は、都市復興への地域蘇生の精神が表出しているような感がある。

また人々の都市活動の面からも地域精神の動きを観察できる。この震災においては、神戸市関連の公共交通網（主として都市間鉄道網）が分断され、通勤・通学など日常的な移動においても困難を極めた。もちろん災害後直ちに各私鉄各社の復旧事業が進み、当初の崩壊の程度からは想像しがたいくらい急速に復旧したことは事実である。

図-2 は神戸地区の平成7年3月18日時点における鉄道網の普及状況である（参考文献6より複製）。この時期、依然として大阪～三宮間を全通した鉄道はなく（図中の主要な不通区間）、代替輸送バスが定着した頃である。また多数の利用者は各私鉄路線相互の駅間を徒歩によって、乗り継いでいた。実質的所要時間として、三宮～大阪が通常の2倍の、約1時間を見越す必要があった。

都市工学的には災害時の代替交通機関（あるは道路の代替経路）の輸送力問題や乗り継ぎのシステム上の問題が議論されている<sup>7)</sup>。また経済的側面からは、鉄道の災害復旧費用の計上や調達も社会的に重要な問題とされている。

しかしながら、この時期において、多くの利用者は世間話をしながら、長蛇の列に当然のごとく

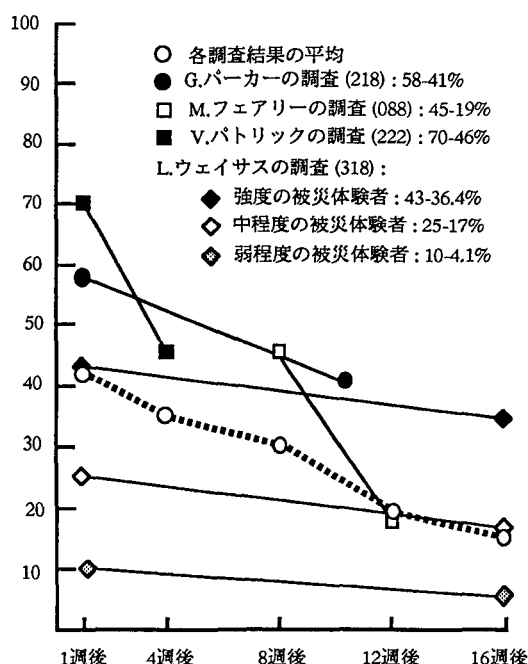


図-1 災害後の精神障害の割合の時間的経過<sup>5)</sup>

並んでいた。視点を変えると災害後の人々の意識から神戸市民の潜在的連帯感（集散的無意識）が感じられる事例として取り上げたい。

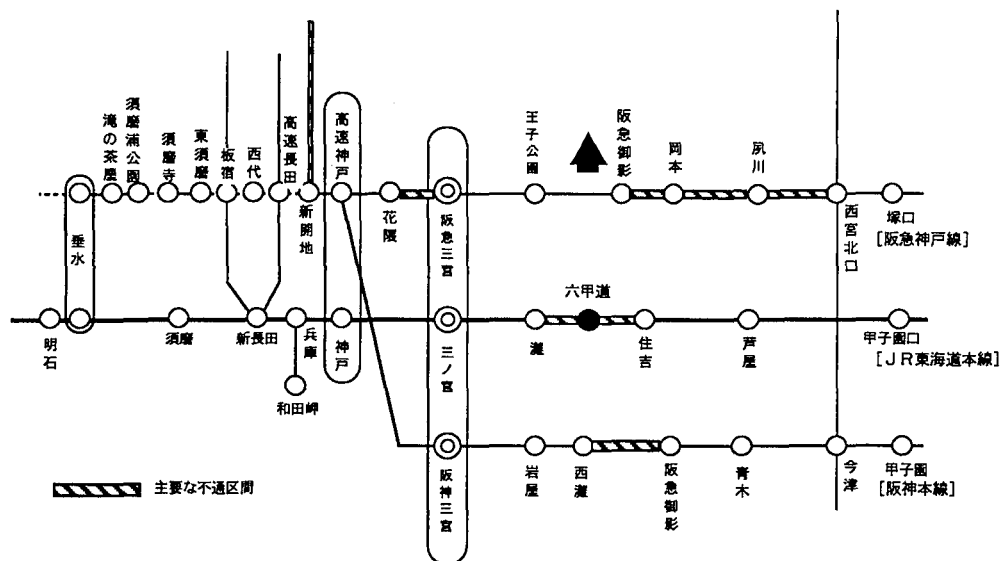


図-2 神戸地域の各社鉄道の運行状況（平成3月18日現在）

### 3. 都市復興に関して

#### (1) 既存計画の理念と方向性

現在多くの行政的問題が指摘されているが、現在の神戸市の都市政策の立案期と思われる1975年に発表された「市案」<sup>8)</sup>を資料として検討する。

本資料では昭和45年当時すでに、神戸市の都市計画に関して全10項目にわたって、基本的視点が示されており、その第5番目の項目には「生命の安全を最優先とします」と唱われている。

また同書の「安全都市をめざす」という項では「六甲山系の特殊な地質は、都市化と結びついて、これまでがけくずれ、水害などの大きな災害を起こしてきました。また安全性に対する十分な配慮を欠いたまちづくりが進められた結果、交通事故、地下街などの火災、石油やガスによる爆発などの危険性が増大しています」<sup>8)</sup>と記されている。

この例からわかるように、当時の神戸市における防災対策には自然災害の中で「地震」の発生は考慮されなかったのは事実のようである。このような用語としての「安全都市」「防災」を現実的な意味で実現化することは容易なことではない。

また平成7年2月11日には、兵庫県により復興計画素案が提示している。ここでは「効率性、利便性に重点をおいた従来の都市づくりを反省し、災害に強く福祉にも配慮した「人間中心」のモデル都市を目指す」<sup>9)</sup>との基本理念が示されている。

一方、1975年の「神戸市案」を振り返ると、ほぼ同様な理念を表す記述が見いだされる。「都市の巨大化、都市活動の高度化による社会構造の変化は、都市における自然的、社会的、環境を著しくゆがめています。そこで、こうした諸々の問題を解決するためには、市、市民のひとりひとりが、新しい時代感覚の中で、より現実的に、より根元的な課題として「人間にとって都市とは何か」を考えていかねばなりません」<sup>8)</sup>

将来時点を2001年をした「市案」から20年が経過し、非常事態を経験した。上記の「阪神・淡路震災復興計画（ひょうごフェニックス計画）」が真の意味の「人間中心」となるためにも地域風土の再考が必要となるのではないだろうか。

#### (2) 都市復興への理念

人間の社会活動に関して、科学的・法的・精神的な（心の）側面からそれぞれ議論されることは妥当である。しかしながら、形式的に表現できな

い心の問題は忘却されることも多い。

たとえば都市復興に関して、報道機関・出版物などで諸説が述べられている<sup>10)</sup>。これには、よりの確な情報を迅速に提供するという報道の意図もある。しかし報道情報が必ずしも災害時に被災地域の援助として機能しないことも事実である。

「地震工学や建築学やらの学者相手に、神戸の建物、道路は崩壊したが東京は大丈夫でしょうかと、当の神戸その他では、何千人が生き埋めになっている最中に論じ上げていた（小田実）」<sup>11)</sup>と評されている。災害地域の心理への配慮を欠いた科学的議論は意味がないということであろうか。

また災害対策基本法では、「災害応急対策のための緊急輸送を確保するために交通規制を行うことができる（第76条）」とあるが阪神大震災の際には、多数の車両が道路上に放置され実際に規制に反して多数の一般車両が通行していたため主要区間で著しい交通渋滞が生じた<sup>11)</sup>。

このような、法制度上の問題点も指摘されている。しかしながら、法制度をより厳格で詳細にすることで解決される問題であるのかは疑わしい。

また都市経営の側面では、神戸市方式への批判もある。これまでの「山を崩して、その土で埋め立て」をする手法に対して「都市経営、日本随一の公園面積の広さなどで先進的であるとされていた都市整備など、神戸市行政は経済政策においても都市政策においても全国においても冠たる業績を誇っていた。しかし都市経営に支えられた光輝ある反映は、じつは大きな“欠落”の上になりたっていたのではないか」<sup>12)</sup>という提言がある。

さらに関西地域における文化的側面からは、阪神大震災では国指定文化財においても多数の被害を受けている。1月末までの報告では、24件の被害があげられている<sup>1)</sup>。こうした統計も近代的都市の環境を復興する際には、あまり重要視されるされることが少ないのが実状のようである。

本来、都市神戸は歴史的に「港町」として有名である。神戸港は平清盛による「大和田泊大改修」として発展した。またこれに伴い福原の都が置かれた。これは従来の内陸的な都の配置に比べて、画期的なことであったという分析がある<sup>13)</sup>。

さきの「市案」においても、冒頭に「神戸は“港”とともに発展してきたまちであり、“港”は市民にとってのシンボルである」<sup>8)</sup>と述べられている。港湾を中心としたまちづくりを行ってきた神戸で、すでにハーバーランドに若者が集う風景は

象徴的である。地域の自然環境を都市空間計画としての調和として理解する必要があるようだ。

自然と人間との「調和」を基本とする風水思想がある<sup>14) 15)</sup>。もちろん風水により「五黄の年」に発生した大災害であったとする占星術的なものもある。これらは「風水読み物」や「開運本」の占い手段として風水を誇張したものである<sup>16)</sup>。

しかしながら学術的研究によれば、風水の知識は沖縄（琉球）などでは、河川改修や村落立地計画に活用された<sup>17)</sup>。この地震の風水的解釈も景観地理学としての風水では「気」の流れを重要と考えている。古典的な吉地とされている「四神相応の地」は包囲する自然を玄武・朱雀・青龍・白虎という四神とするものである<sup>14) 18)</sup>。

さきに示した「山崩し」の都市経営は、都市の空間的配置という点では玄武に相当する山の人工的な破壊を起こしている。素人の短絡的な解釈ではあるが、これが都市の良好な「気」を乱したと考えられるのではないか。つまり都市市民の精神的環境が、都市の「気」と関係して「生氣」「活気」が生まれているのではないだろうか。

被災地域もその社会全体も精神的には個々の被災者と同様な経過をたどると言われる。物質的な都市の復興加えて、精神的な地域風土の変化を考慮した心の復興を目指す必要はないだろうか？

#### 4. おわりに

阪神大震災から約半年が経過し、世間の話題もオウムや戦後50年に移行し、マスコミで取り上げられることも少なくなった。またこれまでの経過に対する新聞社等の出版物は膨大である。

さらに土木工学の分野においては、「実例土木工学」ということで多数のセミナーが行われ<sup>19)</sup>、工学的側面からの反省や教訓、また今後に向けての問題点の指摘がなされてきた。これらが、工学的見地からということで、物質的で客観的であるが第三者的見解が多いのも事実である。

最終的に今後の都市復興計画が、新たな計画の「御題目」を提案することになるのではと若干懐疑的である。仏教学には「正見」という言葉がある<sup>20)</sup>。地域の心に耳を傾けた復興論議がなされることを期待したい。都市計画における財政問題や法制度などの現実的な問題に加えて、今回の阪神大震災においては「人の心を考えた都市のありかた」の重要性が再認識されるのではなかろうか。

阪神大震災の後の都市復興を考えていくにあたって、土木技術者は「外科的」技術のみを信仰するのではなく「精神科的」技術を取り入れることを考える必要が生じていると思われる。

#### 参考文献

- 1) 毎日新聞社：ドキュメント阪神大震災全記録、毎日ムック、1995。
- 2) 中井久夫編：1995年1月・神戸 「阪神大震災」下の精神科医たち、みすず書房、1995。
- 3) 大月三郎：精神医学、文光堂、1994。
- 4) 布施豊正：心の危機と民族文化療法、中公新書、1992。
- 5) B・ラファエル著、石丸正訳：災害の襲うとき カタストロフィの精神医学、みすず書房、1995。
- 6) 秋山一郎：阪神大震災と交通、日本交通学会関西支部研究会配布資料、都市交通研究所、1995。
- 7) 土木学会：阪神大震災災害調査緊急報告会資料、1995。
- 8) 神戸市企画局：「緑と、心のふれあいと、生きがい」のまちこうべー ●人間都市神戸の基本計画 神戸市案のあらまし、1975。
- 9) 朝日新聞社：朝日新聞大阪本社紙面集成 阪神大震災、1995.2.17-2.17, 1995。
- 10) 朝日新聞「論壇」編：激論・提言阪神大震災、朝日新聞社、1995。
- 11) 杉内由美子：災害時のドライバーの義務 ●阪神大震災を踏まえた災害対策基本法の改正、人と車、Vol.31, No.8, pp.24-27, 1995。
- 12) 酒井道雄編：神戸発 阪神大震災以降、岩波新書、1995。
- 13) 長尾義美：物語日本の土木史～大地を築いた男たち～、鹿島出版会、1985。
- 14) 渡邊欣雄：風水 気の景観地理学、人文書院、1994。
- 15) 中村・樋口ら：都市空間論、新体系土木工学58、技法堂出版、1993。
- 16) 渡邊欣雄：風水思想研究 ポーダレス時代の学際的研究、自動車とその世界、第263号、pp.42-45, 1995。
- 17) 渡邊欣雄：風水思想と東アジア、人文書院、1992。
- 18) 三浦國雄：風水 中国人のトボス、平凡社ライブラリー、1995。
- 19) 岐阜大学土木工学科公開セミナー：「阪神大震災に学ぶ」ー地震にしたたかな街づくりをめざしてー、岐阜大学土木工学科、1995。
- 20) 三枝充憲：仏教入門、岩波新書、1990。