

## 災害時における車中泊避難の現状と課題

—— 感染症拡大状況下の避難事例から ——

山本克彦  
山崎水紀夫

### 要旨

本研究の目的は、近年多発する災害における、多様な避難形態に着目し、これまでの避難の在り方を見直し、今後の災害に備えた避難行動および避難生活について考察することにある。それはいうまでもなく、被災地域の状況に応じて、地域住民の命・健康・生活を守ることにつながる。

近年多発する自然災害は、地震や豪雨に代表されるが、その被害状況は実に多様である。またその規模や発生時の状況によって、避難の在り方もさまざまである。本稿ではこうした状況の中から特に、これまで避けるべきとされてきた車中泊避難に着目する。ここで用いる“避難”とは、災害発生時の居所から、避難場所へ移動する“避難行動”だけではなく、その時点から一定期間継続する“避難生活”を含むものとして考える。

たとえば2016（平成28）年の熊本地震では前震・本震という2度の大きな揺れによって、被災地住民は建物内で過ごすことへの不安が大きく、車中泊避難や軒先避難、青空避難といった多様な避難形態を選択していた。一方、車中泊避難については新潟県中越地震（2004年）の際、エコノミークラス症候群による死者が出た事例もあり、それ以降も被災者の健康上のリスクから車中泊について語られることが多くなった。

しかし2020年、熊本県を中心に大きな被害となった“令和2年7月豪雨”では、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）拡大という状況下において、感染防止を最優先とした避難所設置・運営が求められた。新型コロナウイルス感染症の世界的流行は2019年以降であることから、この豪雨災害以前から「感染症拡大下での避難所運営」は課題とされていたが、対応は困難を極めていた。感染予防のため各避難所の定員縮小や避難所での安全な空間確保が求められたからである。従来の避難所環境では感染症拡大が防げないという状況下、車中泊を有効な避難形態として見直し、その安全体制を構築しなければならない。

本稿は、筆者らが被災地での支援活動に介入することで見出した避難における課題、

特にコロナ禍において感染症拡大防止という最優先の課題がある現場での調査をもとに、車中泊避難について考察する。

キーワード：新型コロナウイルス感染症，車中泊，避難所

## I. 本研究の背景と目的

筆者らは全国組織の災害支援チーム<sup>1</sup>として、災害発生時には全国各地の被災地で支援活動を行ってきた。主には災害ボランティアセンター運営支援を目的とし、その都度、被災地の被害状況など地域全体のアセスメントを実施し、課題の発見、解決へのプロセスを描きながら、地域を基盤とした包括的支援の調整に関わってきた。災害発生直後の状況として、特に東日本大震災<sup>2</sup>のような大規模災害では、個別の事情もあり車中泊避難も多くみられた。これまで、災害時の車中泊避難はエコノミークラス症候群につながるリスクから、“避けるべきこと”として語られていることがほとんどであった。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大の状況下（以下、コロナ禍）に発生した令和2年7月豪雨では、感染予防の体制下で“3密<sup>3</sup>”を避けることが最優先となり、車中泊避難への注目が高まった。ここには車中泊避難を「せざるをえない」状況があったわけである。さかのぼると熊本地震においても、前震と本震、さらに余震が頻発することによって、地域住民の不安が車中泊の選択につながったという事例もある。つまり災害時の避難はその都度の状況に応じて、もっとも安全・安心な選択肢を見極める必要がある。

本稿では、災害が多発する現代において、災害の種類、災害発生時の状況、被災地の地域特性等によって、多様な避難形態が求められていることを述べる。また近年の災害現場における支援活動をふりかえりつつ、車中泊避難が有効な選択肢となりうる状況があることを明らかにする。同時に安全な車中泊を実現するために地域が連携し、どのような取り組みをすべきかについて考察する。

## II. 方法

### 1. 研究の対象と方法

本稿では、これまでの災害とは異なる新型コロナウイルス感染症拡大下で起こった令和2年7月豪雨の被災地調査と、高知県における「車中泊避難支援」の事例をとりあげる。

前述のように筆者らは災害現場で被害の状況を把握し、被害によって生じる生活課題を見出していくとともに、その解決を試みる実践に携わってきた。災害の多様な現場に向き合い自らが被災地内で被災した住民らと対話し、課題解決を試みるアクションリサーチである。その先に、普遍化できる“何か”が見えてくることもある。

笠原・永田（2013）は「実践研究において必要なのは、現場の『どうして』『なぜ』を問いに変えていくこと、普遍化ではなく『今・ここ』にある壁を越えていくための方策を検討すること、そして、そのことによって現場の実践を少しでも変えることを目指すものだ<sup>4</sup>」としている。

筆者らが特に「車中泊」に焦点をあてている理由は、コロナ禍で起きた災害の被災地という現場で、これまでとは異なる多くの“問い”を感じ取ったからである。車中泊はこれまで望ましくないあるいはやるべきではないものとして語られて来た経緯があるが、避難を「避難行動とその後一定期間の避難生活も含むもの」とした場合、コロナ禍での避難生活には限界があることは明らかである。被災地調査では、主に支援者側である避難所運営管理者や医療保健福祉の専門職からの聞き取りをし、「車中泊避難支援」のプログラム開発事例では実践から見えて来た課題整理を試みている。

## 2. 先行研究

災害時の避難と車中泊について、先行研究となる論文を「災害\_避難\_車中泊」と3つのキーワードで検索すると、11件がヒットする（CiNii：2021年5月25日現在）。内容はエコノミークラス症候群（肺血栓塞栓症）や深部静脈血栓症（DVT）に関する医学系学会のものが7本、住民調査に関して用語として車中泊が使用されているものが3本であり、避難形態として取り上げているものは1本<sup>5</sup>であった。医学系学会の論文は被災者の生命に関わる問題として、初期の避難生活から災害関連死までを視野に、車中泊を避けるべきものとして述べている。避難形態として車中泊を取り上げた論文は、熊本日日新聞（株式会社熊本日日新聞社が発行する熊本県の日刊地方新聞）の記事をテキストマイニングによって分析しているものであったため、参考とするのみとした。

また“車中泊避難”とともに使用される用語である“車中避難”をキーワードとして検索することで、5件ヒットしたが、講演集や雑誌の特集記事を除くと、避難形態とともに被災者の生活をテーマとしたものが1本<sup>6</sup>であった。この論文は熊本地震での車中避難者への調査をもとにしたもので、“車中避難を選択した理由”と“車中避難での困難”について分析している。

その他、熊本地震（2016年）後の調査をまとめた報告書（平成28年熊本地震に関する県民アンケート調査結果報告書）からは、46の問いから当時の避難形態についてのデータについて参考とした。先行研究、報告書は、いずれも感染症とは別な理由で車中泊という避難形態を選択した被災者のようすが記載されている。つまり、コロナ禍という状況下の避難形態として、車中泊避難を取り上げた先行研究は、時期的にもまだまとめられていないといえる。

## 3. 倫理的配慮

災害名、地域名以外の個人情報他、プライバシーが明らかになることのない記載とするなど、一般社団法人日本社会福祉学会研究倫理指針を遵守した。

### Ⅲ. 結果

#### 1. 先遣調査

##### 1-1. 調査までの経緯

令和2年7月豪雨は、梅雨前線の停滞と線状降水帯が原因となり、気象庁によって7月4日(土)4時50分、大雨特別警報が熊本県・鹿児島県に対して発表されている。この時点での避難所開設状況は19市町村で106か所、避難世帯は113世帯211名<sup>7</sup>であった。筆者(山本)が先遣調査に臨んだのは、7月11日(土)～13日(月)の3日間であり、被害の大きかった人吉・球磨地域(特に人吉市、球磨村)の集落被害とともに、避難所の状況を確認した。

この先遣調査は日本ソーシャルワーク教育学校連盟(以下、ソ教連)の災害対応部会によって実施されたものであり、コロナ禍であることから先遣メンバーの居住地域や人員について慎重に検討している。その結果、事務局(東京都)からの参加はせず、人員も1名とし、災害対応部会リーダーである筆者(山本)が現地調査を実施している。ソ教連による先遣調査の目的は次のとおりである。

- ① 被災地域に所在する会員校の被害状況確認(状況により速やかに支援を開始)
- ② 全国会員校との情報共有(支援協力依頼等)
- ③ 災害福祉支援活動<sup>8</sup>に関わるアセスメント(避難所等)
- ④ ①～③の状況によって支援活動のスキーム構築を検討、実施

これまでも被災地域における学生ボランティア活動の支援や、全国の災害ボランティアを現地へ調整するスキーム構築、また福祉専門職チームと学生ボランティアの協働実践などを行っているが、それについては別の機会に述べることとする。

##### 1-2. 先遣調査時の避難所状況

先遣調査の日程および調査先は以下の通りである(ソ教連クロノロ<sup>9</sup>より一部抜粋)。

【7月10日(金)】移動

【7月11日(土)】

07時00分：現地(球磨郡内商業施設)集合

熊本県立大学教員、学生と合流し日程打合せ

07時13分：人吉市災害ボランティアセンター

センター職員に聞き取り、センター内情報収集

07時35分：鍛冶屋町通り

被害の大きかった商店街にて、宿泊施設、商店等の被害確認

07時50分：青井阿蘇神社(国宝の神社は被災)

敷地内テント(民間災害ボランティアセンターとして機能)での情報収集

地元団体の代表者より聞き取り

09時08分：球磨村渡地区，茶屋地区

周辺の被害状況確認と被災した住民に聞き取り

10時04分：人吉スポーツパレス（人吉市最大の避難所，この時点で500～600名）

避難所運営スタッフ，福祉支援活動中の専門職への聞き取り

11時14分：民間のカフェ

コミュニティカフェによる民間物資拠点等，情報収集

代表者より聞き取り

その他：午後は熊本県球磨地域振興局，市議員との意見交換

【7月12日（日）】

10時30分：熊本県庁内，熊本県保健医療調整本部

DMAT派遣の医師（藤田医科大学）より情報収集

14時00分：熊本学園大学

ソ教連九州ブロック教員および専門職団体関係者と今後の支援を相談

【7月13日（月）】移動

以上から避難所について，筆者（山本）の観察と聞き取りによって把握できた状況は次のとおりである。

この時点での保健医療福祉支援については，DMAT<sup>10</sup>の県内34チーム中，17チームが人吉・球磨地域で活動。避難所への支援はJMAT<sup>11</sup>，日赤救護班，災害支援ナース，DHEAT<sup>12</sup>等が活動している。また人吉市において開設されている避難所数は10か所。避難人数は1200名と報告されている<sup>13</sup>が，当日聞き取りではそのうち600名ほどの避難住民が人吉スポーツパレスに避難



写真1：人吉スポーツパレス（避難所） 2020年7月11日13時18分 山本克彦撮影

していた。

避難所の運営管理はこれまでに筆者（山本）が経験した避難所の状況と比較すると、非常に厳しく、人の出入りについては万が一感染者が出た場合に備え、氏名・住所・所属・連絡先・入退所時刻等、名簿への記載を求められた。名簿への記載は避難所の管理上、珍しいものではないが、記載項目が詳細であったことはコロナ禍の事情を反映している。先遣調査であるという目的を伝えることで“報告資料としての避難所内の撮影”も含め理解を得ることが出来たが、感染防止の目的から、“避難者にインタビューはしないこと”等、が強調された。また当然のことながら、自動検温、手指消毒は徹底され、感染防止徹底の掲示物はいたるところに貼られていた。

避難所内は整然と区画され、基本は一人段ボールベッド1セット（衝立含む）という状況であった（写真1参照）。後日の聞き取りでは、前日（7月10日午前）にこうした設営がされていることがわかった。この避難所は球磨川氾濫によって7月4日には開設されていたが、当初、体育館の備品等で衝立をする等の状態であり、その後、専門家（避難所・避難生活学会理事）や県担当者、自衛隊等で大規模な整備がなされている。

発災の1か月前に全国自治体に実施した調査（避難所での新型コロナ対策について）<sup>14</sup>では、半数以上の自治体（32自治体）が「密を避けるため、避難所の定員は半減する」と回答している<sup>15</sup>。つまり、コロナ禍の避難所では、感染拡大防止のための対策として、環境整備の負担増とともに、定員減による“場所”の不足が大きな課題である。この先遣調査でも、避難所における個別の安全な空間確保がいかに困難であるかということが明らかであり、周辺駐車スペースや避難者が出入りするようすからも、車中泊避難が選択されていることの確認ができた。

## 2. 車中泊避難の現状

### 2-1. コロナ禍以前の車中泊避難（熊本地震の検証）

コロナ禍の避難だけでなく、車中泊避難が注目されたのが、2016（平成28）年の熊本地震である。熊本県が実施したアンケート<sup>16</sup>によると、「最も長い期間、避難した場所はどこですか」という問いに対し、「自動車の中」が47.2%であり、「親戚・知人宅」が18.6%、「市町村が指定した避難所（指定避難所）」が16.8%と続いている。

また「最も長く避難した場所を選択した理由を教えてください」という問いに対しては、「そこに避難することが安全だと思ったから」が69.2%と最も多く、「家族・親戚等がいるから」が30.7%と続いている。

また熊本地震に関する初動対応検証レポート（内閣府）<sup>17</sup>は、発災直後から被災地で初動対応に当たった職員が実務経験から得た知見を基に検証しているもので、以下のような反省点や改善点があげられている（一部要点を抜粋）。

- ・今般の地震災害の性格から、避難所に身を寄せず、日中は自宅で生活しても夜間は自宅ではなく近くの駐車場などに車中泊する被災者が多く見られた。
- ・車中泊については、いわゆるエコノミークラス症候群の要因ともなることから、十分なケア

が必要となる。

- ・車中泊は、地震への恐怖のため屋内に入りたがらないことやプライバシーの確保、自宅の防犯等、さまざまな観点から選択されており、今後の災害においても生じる避難形態と考えられる。
- ・車中泊で留意すべき事項を周知することが必要である。また、車中泊を解消しやすくするため、より安全な避難所の確保、避難所の生活環境の改善、地区の治安確保等を図ることも効果があると考えられる。

以上のように、熊本地震の際の車中泊選択には、前震・本震やその後の余震による“地震への恐怖”が大きな要因となっている。また家屋の被害によって施錠が出来ず、家財に対する防犯上の理由から車中泊や軒先といった自宅敷地内での避難も目立っていた。いずれも安全・安心であることを求めた行動といえる。

初動対応チームの検証では車中泊が“今後の災害においても生じる避難形態”と捉えつつ、“エコノミークラス症候群の要因であることから十分なケアが必要”と指摘している。一方で“車中泊を解消しやすくする”ために、「・安全な避難所の確保、・避難所の生活環境の改善、・地区の治安確保等を図る」ことの効果にも触れている。

また見直しの方向性として、「災害が発生する季節によって注意すべき事項が異なることにも留意しつつ、車中泊、テント泊等の避難形態に応じて必要となる対策を速やかに避難所運営ガイドラインに明示する。」としている。

## 2-2. コロナ禍の車中泊避難

筆者（山崎）は防災啓発活動を行う市民団体「高知防災プロジェクト」の代表であり、コロナ禍での避難生活をテーマとし、車中泊避難支援の研修プログラム開発、企画、運営等に取り組んでいる。その実践をもとに、コロナ禍という新たな状況において、災害時の車中泊避難に関する自治体や住民の意識等をいくつかの項目から考察する。

### 2-2-1. 自治体の意識

自治体の多くは「車中泊は推奨しない」という立場であり、積極的な受け入れを行おうというところは少ない。その一方で、令和2年度に高知県において高知防災プロジェクト主催で車中泊受入訓練を2回実施したところ、高知県内の11自治体の見学申込があった。アンケートの「あなたの市町村で車中泊希望者の支援の可能性をお聞かせください」という問いに対しては「取り入れたい(2)」、「可能性を検討したい(9)」、「支援は無理と思う(0)」という結果であり、すべての自治体が可能性を含め、“車中泊希望者支援”の必要性を感じていることがわかった<sup>18</sup>。またアンケートの自由記述の中に以下の記載があった。

「南海トラフ地震において臨時情報<sup>19</sup>が出されると沿岸部の住民は大挙して車で高台や山間部に避難してくることが想定されるのでいずれは検討しなければならない課題である」

このことは、高知県が地理的に危機感を持つべき状況にあることを意味している。熊本地震の事例のように、地震被害だけの場合、自宅前や安全な場所への短距離移動が想定されるが、高知県のように地震に続く津波想定に関しては、到達時間との関係もあり、車によって高台に移動することが求められる。つまり車を活用した空間確保だけではなく、“移動手段”としての車の意味が大きいといえる。

## 2-2-2. 住民意識

過去の災害においても避難所（体育館）を避け、車中泊生活を選択する避難者は多く見られた。被災地で聞き取った住民の声としては「温度や湿度管理ができない・衛生面で不安がある・プライバシー空間がない・ベットとの同伴避難が認められない・障害のある家族がいるため大勢の場では生活が困難」などであった。

あらたに感染症拡大という状況下では、避難について住民はどのような意識を持っているのだろうか。これについては環境防災総合政策研究機構 環境・防災研究所による調査<sup>20</sup>が参考となる。この調査では対象を“防災への関心が高い国民”とし、「これまで水害や地震で避難所・親戚知人宅（水平避難）や自宅の2階など（垂直避難）安全な所へ避難された経験のある方」（5,261人）としている。つまり、災害そのもののイメージ、避難の体験を持った者の回答であることは大きな意味を持っている。

特に「新型コロナウイルスの感染拡大が、あなたの災害時の避難に影響すると思いますか」という問いに対して、「影響する」が73.3%（3,766人）であった。さらに影響すると回答した方を対象に「新型コロナウイルスの感染拡大は、あなたの避難行動に具体的にどのような影響を与えますか」という問いに対し、「マイカー等を使って車中泊避難をする」が最も多く41.7%、「避難所に行くが、様子を見て避難先を変える」が39.0%、「感染防止対策をして避難所に行く」が30.0%、「自治体が指定する避難所に行かないようにする」が21.8%となっている。

熊本地震後のアンケートでは、車中泊を選択する理由が“地震への恐怖”や家屋の被害に関連した防犯上の理由であった。コロナ禍については、“避難所の様子を見る”、“感染防止をする”、“避難所に行かない”といった回答結果から、感染への恐怖ともいえるものが深刻であることがわかる。いずれも避難における安全・安心を求めるものであり、住民意識として車中泊にメリットを感じていることがわかる。

以上のように、災害時の避難では移動手段およびその後の安全・安心な空間の確保として、車中泊避難を有効な選択肢とする傾向は大きくなっている。自治体には車中泊を1つの避難形態として災害時の対応を検討しようという意識が見られ、住民意識からも車中泊を有効な選択肢とする状況がうかがえる。

他にも企業・NPOの動きとして、トヨタ自動車では車中泊に役立つアイテムをパッケージ化した「車中泊キット」や、緊急時の車中泊に関する冊子「車中泊ヘルプBOOK」を制作するな

ど、車中泊避難の支援につながる仕組みづくりをおこなっている<sup>21</sup>。また、NPO 法人九州防災パートナーズは「コロナ禍における分散避難に対応した車中泊避難所設置のための実証実験」をテーマとし「安全な車中泊避難のためのマニュアル策定」を事業化している。

### 3. 車中泊避難における課題

#### 3-1. 被災者の健康被害

このようにその有効性に注目が集まる車中泊避難であるが、積み残した課題があることも確かである。とりわけ実際に災害を経験したことのない自治体においては、「車中泊はエコノミークラス症候群のリスクが高まる」として、車中泊は推奨しないとの立場をとっている。車中泊が被災者の健康被害につながることにについては先行研究にもあるように、医学系学会の先行研究にも多数とりあげられ、明確な事実となっている。

また前述の避難所運営にいち早く関わった避難所・避難生活学会は理事一同の意見としてできるだけ車中泊は避けるようにとの声明（「新型コロナウイルス感染拡大における車中泊の危険性について」<sup>22</sup>）を発表している。

しかしながら災害発生という緊急事態では、状況に応じて車中泊を選択せざるを得ない状況となることがあり、そうした事態にこそ安全に車中泊ができる体制の整備、各被災者による自己管理が重要となる。そしてこのことは平常時から準備を進めることが重要となる。これについては後で述べる。

#### 3-2. 車中避難者の位置づけ

車中避難者は避難所における利用者名簿に登録をしていない等の事情から、在宅避難者と同様の位置づけとなる等の現状がある。このことは災害救助法の運用等、避難者数の把握を必要とする状況にも影響がある。

熊本地震後に開かれた第190回国会の「車中泊」を前提とした防災計画に関する質問（衆議院議員井坂信彦平成二十八年六月七日）では、井坂氏の「大災害時における「車中泊」に対してどのような認識を持っているか」に対し、次の回答<sup>23</sup>がされている。

災害対策基本法（昭和三十六年法律第二百二十三号）においては、車中避難者<sup>24</sup>に相当する者に係る措置を直接的に規定してはいないが、車中避難者は同法第八十六条の七の「やむを得ない理由により避難所に滞在することができない被災者」に該当するものであり、同条の規定に基づき、同法第五十一条第一項に規定する災害応急対策責任者は、車中避難者も含めた被災者に対して、必要な生活関連物資の配布、保健医療サービスの提供、情報の提供その他これらの者の生活環境の整備に必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととされていると認識している。

この答弁を見る限りでは、車中避難者がいわゆる「避難所外避難者」として区別されることな

く、必要な支援を受けることができることがわかる。“避難所にいないこと”が“支援を受ける必要がない状況”と捉えられるなど、災害時に被災者間で偏見や差別の問題が起こることは多い。具体的には自治体の地域避難計画に車中泊避難を避難形態の1つと位置付けることで、大規模避難所（体育館等）と隣接する駐車スペースを行き来する避難生活への理解が進み、コロナ禍のような状況でも空間活用の幅が広がると思われる。

#### 4. 考察

ここまでの知見から、車中泊避難とその支援について考察したことを述べる。

##### ① 車中泊避難を避難形態の選択肢として位置付ける

災害時の支援において重要とされるのが“多様な選択肢”である。近年多発する災害による被害は誘因である災害の種類と、その地域が持つ素因によってさまざまな状況を生み出す。地形や地質、気候などの自然的素因と土地の利用状況や街並み、住民の関係性のような社会的素因を組み合わせるならば、無限の被害状況が想定される。そこに存在する課題解決に向き合う支援は多様でなければならない。避難場所や避難方法を一定の枠組みで実施するなどというのは避難訓練でのみ通用することであり、実際の災害時は状況を見極め、柔軟に対応することが必要となる。

車中泊避難はそうした柔軟な状況対応の必要性から選択されるものであり、熊本地震の調査やコロナ禍での避難所調査からも“避けることのできない避難形態”であるといえる。状況によってはむしろ主要な避難形態となり得る可能性を考えると、各自治体の地域防災計画の中に位置付けることが必要である。

##### ② 地域特性に配慮した訓練を計画・実施する

特に前述の「南海トラフ地震臨時情報」の発令が想定される自治体は、臨時情報が出て避難勧告が発令されると、地域住民が車で高台や山間部を目指して避難を開始する。それによって移動後の避難場所には駐車スペース確保が必要となり、多数の車を効率的に受け入れる準備を整えねばならない。

南海トラフ地震の際、津波の危険性が指摘されている高知県の事例<sup>25</sup>では、筆者（山崎）が代表を務める“高知防災プロジェクト”が主体となり、訓練の企画・運営を実施している。この「避難生活における車中泊受入訓練」は、講演の他に、「ゾーニング」訓練として車中泊専用スペースと一般車両（避難所利用者）の駐車スペースのエリア分けを行い、車中泊専用スペースでは生活空間の確保と新型コロナウイルス感染症対策のため、車両ごとに1台分ずつ間隔を空けて駐車位置を決定するなどしている。また「受付」訓練では、車中泊の希望者に駐車許可証を発行し、専用スペースに誘導し、予め決定した配置に沿って駐車を促している。避難所では「人」に対して実施する内容を、「車」に対して実施しているイメージである（写真2参照）。さらに「巡回支援」として、スタッフが定期的に巡回して健康状態を確認したりする運営方法を確認している。



写真 2：避難生活における車中泊受入訓練 2020 年度実施 高知防災プロジェクト提供

こうした訓練は地域によって内容を検討する必要がある。高知県のように、津波発生までが数分でありつつ、避難できる高台までの距離がある場合は前述のような訓練内容が必要であるが、津波到達時間の想定によって内容はアレンジできる。またいわゆる車社会ではない地域や都心部では、車による避難が渋滞を引き起こすなど、むしろリスクを伴うことになる。

### ③ 車中泊避難における配慮ポイント

車中泊避難の受入れについては、以下のような配慮が必要である。

- 車中泊希望者については無条件に受け入れるのか、車内環境の基準（例：フラットな状態で寝るスペースが確保できる等）を満たす場合のみ認めるかを明確にする。
- 室温調整のためのエアコン使用のアイドリングを認めるのか、原則禁止とするのかを明確にする（隣接車とのトラブルが予想される）。
- トイレは必須となるが体育館など通常の避難所と隣接している場合、体育館が夜間施錠されることを想定する（仮設トイレは設置までに時間がかかることがある）。
- 家族避難の場合は避難所内にもスペースを確保する必要がある（日中は仕事や片付けで車を使用するが多い）。
- 避難所隣接の駐車スペースではなく、道の駅など車中泊専用スペースを活用の場合の管理について役割を明確にする。
- 総合スポーツ公園や総合体育館など、避難所として利用されている施設の駐車スペースを利

用した場合の物資配布なども想定する。

- ・避難所隣接の駐車スペースの場合、避難所運営体制に“車中泊支援班”を置き、車中泊避難も一部とすることが望ましい（運営も簡略化できる）。
- ・避難生活が長期に渡る場合は、2日に一度は就寝場所として体育館の利用を促すなど、ハイブリットの支援を検討することも必要である（定員や広さの確保は要検討）。
- ・駐車スペースの一角に車中泊避難者を集めることで、医療従事者による巡回支援も可能になりエコノミークラス症候群のリスクは大幅に低減することが可能になる。

## 5. おわりに

大規模自然災害が発生することにより、被災地では多くの住家にも被害が生じる。住民の生活は一変し、居所は避難所にはじまり応急仮設住宅へと時間とともに変化する。発災後の状況によっては、在宅避難を選択する者もあるが、住家の状況に関係なく車中泊で過ごす、あるいは避難所は開設されているが車中泊で過ごすという事例が増加している。

過去、災害時の車中泊について、どの程度話題とされていたかについて、新聞記事数で比較すると、阪神・淡路大震災（1995年）：4件、新潟県中越地震（2004年）：323件、東日本大震災（2011年）：296件、熊本地震（2016年）：2,774件という報告がある<sup>26</sup>。

熊本地震での車中泊避難の増加理由は前震・本震の大きな揺れへの恐怖や防犯対策、また地震発生が4月中旬であったこと等が考えられるが、令和2年7月豪雨では感染症拡大という新たな状況によって、車中泊という避難形態が選択された。ここまで述べてきた車中泊避難の現状が、その背景とともに理解され、明らかになりつつあり課題が解決されることで、今後も多様な避難形態の1つとして、車中泊は注目されるのではないだろうか。

新型コロナウイルス感染防止を目的とした“新しい生活様式”が語られるが、そこには車中泊避難同様に“車”の活用が多く提案されている。仕事やレジャー、移動手段としての安全な空間確保、健康面からも車内環境整備が重要となっている。こうした新しい生活様式が感染症収束後の“ふつう”になることを期待したい。平常時に車内環境整備を意識した車活用を実践することが、災害時に命・健康・生活を守ることにつながるのである。

またいわゆる自家用車としての車だけでなく、災害時には多様な車両が活用され、災害時に備えたしくみが整備されつつある。これについては今後の研究テーマとしたい。

## 注

- 1 支援P（災害ボランティア活動支援プロジェクト会議）。企業・社会福祉協議会・NPO・共同募金会が協働するネットワーク組織として、新潟中越地震（2004年）の後、2005年1月より中央共同募金会に設置。平常時には、災害支援に関わる調査研究、人材育成や啓発活動を行うとともに、災害時には多様な機関・組織、関係者などが協働・協力して被災者支援にあたっている。
- 2 当時、岩手県在住であったことから、山本は岩手県全域、山崎は大槌町を中心とした支援活動を実施している。

- 3 感染症の集団発生防止を目的とし、密集、密接、密閉を表現する用語として使用。  
厚生労働省 URL : <https://www.mhlw.go.jp/stf/covid-19/kenkou-iryousoudan.html>
- 4 笠原千絵・永田 祐編 (2013)『地域の＜実践＞を変える 社会福祉調査入門』春秋社
- 5 二子石 里沙, 川口 彩希, 橋本 淳也『大規模災害時における避難行動としての車中泊の現状と課題 熊本地震における避難行動をケーススタディとして』日本建築学会研究報告. 九州支部, 1, 構造系 (56), 205-208, 2017-03-06 日本建築学会
- 6 稲月 正『熊本地震における車中避難の選択理由と生活上の困難』西日本社会学会年報 16 (0), 5-22, 2018
- 7 熊本県災害対策本部会議次第 (第 1 回 7 月 4 日 午前 8 時より)
- 8 日本ソーシャルワーク教育学校連盟は、現在、全国災害福祉支援連絡協議会 (災福協) の立ち上げ準備に取り組んでいる。災福協は福祉系専門職団体のネットワークであり、大阪北部地震 (2018) 以降、被災地の先遣調査を実施している。
- 9 クロノロはクロノロジーの略。災害時の情報を時系列で整理した記録。
- 10 Disaster Medical Assistance Team : 災害派遣医療チーム  
「災害急性期に活動できる機動性を持ったトレーニングを受けた医療チーム」と定義されている。
- 11 Japan Medical Association Team : 日本医師会災害医療チーム  
DMAT が発災直後に派遣される一方、JMAT は DMAT のあとを引き継ぐ形で現地活動を行うとされている。
- 12 Disaster Health Emergency Assistance Team : 災害時健康危機管理支援チーム  
都道府県・指定都市の専門的な研修を受けた医師や薬剤師、保健師など。  
被災都道府県の保健医療調整本部と保健所が行う保健医療行政の指揮調整機能等を応援する専門チームである。
- 13 熊本県災害対策本部会議次第 (第 9 回 7 月 11 日 午後 3 時より)
- 14 この調査は毎日新聞が実施したもの。2020 年 6 月 12 ~ 23 日、災害救助法で大規模災害時に救助主体となる全都道府県と、政令市のうち同法で救助実施市に指定され、府県に代わって救助の主体となる 12 市の計 59 自治体にアンケート形式で実施された。
- 15 「球磨川氾濫で避難所は「キャパ超え」 災害とコロナ、両にらみの難しさ」毎日新聞 (7 月 4 日)  
(URL : <https://mainichi.jp/articles/20200704/k00/00m/040/143000c>)
- 16 「平成 28 年熊本地震に関する県民アンケート調査結果報告書」熊本県知事公室 危機管理防災課 (平成 29 年 3 月 13 日)
- 17 「平成 28 年熊本地震に係る初動対応の検証レポート」(平成 28 年 7 月熊本地震に係る初動対応検証チーム)  
(URL : <http://www.bousai.go.jp/updates/h280414jishin/h28kumamoto/shodotaio.html>)
- 18 高知県 (11 市 17 町 6 村 6 郡) のうち、11 自治体ということは 27.5% となる。
- 19 「南海トラフ地震臨時情報」…気象庁が発表する情報名のこと。  
次の情報発表条件としている。
  - ・南海トラフ沿いで異常な現象が観測され、その現象が南海トラフ沿いの大規模な地震と関連するかどうか調査を開始した場合、または調査を継続している場合。
  - ・観測された異常な現象の調査結果を発表する場合。
 臨時情報 (巨大地震警戒) 発表時、市町村は事前避難対象地域に避難勧告等を発令し、地域内の住民に事前の避難を呼びかけることとしている。  
(国土交通省気象庁ホームページ, 2021 年 5 月 14 日時点  
参照 URL : [https://www.data.jma.go.jp/svd/eqev/data/nteq/info\\_criterion.html](https://www.data.jma.go.jp/svd/eqev/data/nteq/info_criterion.html))
- 20 「災害時の避難における新型コロナウイルス感染症対策等に関する国民の意識や行動調査」(令和 2 年 6 月) 実施主体 : CeMI 環境・防災研究所

(URL : [http://www.npo-cemi.com/labo/works/202006\\_covid-19\\_ver2.pdf](http://www.npo-cemi.com/labo/works/202006_covid-19_ver2.pdf))

21 TDRS (Toyota Disaster Recovery Support) = トヨタ災害復旧支援

(URL : [https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/social\\_contribution/volunteer/disaster/support/](https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/social_contribution/volunteer/disaster/support/))

22 一般社団法人 避難所・避難生活学会の以下, ニュース一覧 (2020/5/7)

「新型コロナウイルス感染拡大における車中泊の危険性について」

(URL : <http://dsrl.jp/category/news/>)

23 衆議院議員井坂信彦君提出「車中泊」を前提とした防災計画に関する質問と答弁書

(URL : [https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb\\_shitsumon.nsf/html/shitsumon/b190309.htm](https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_shitsumon.nsf/html/shitsumon/b190309.htm))

24 答弁の記録では, 災害時に自動車内に避難した者 (以下「車中避難者」) としている。

25 国土強靱化 民間の取組事例集 (令和3年4月) : 内閣官房 HP 59-60

(URL : [http://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo\\_kyoujinka/r3\\_minkan/](http://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/r3_minkan/))

26 前掲6において, 稲月は1949年の地震観測法改正以降に起きた最大震度7クラスの地震について, 「日経テレコン21」を利用した, 新聞全紙検索を実施している (検索期間は各地震発生後2ヵ月)。