



名古屋市北区の国道 41 号線は車道と歩道の見分けがつかないほど冠水していた=9 月 8 日午後 4 時 20 分頃、筆者撮影

名古屋で記録的大雨 東海豪雨以来の教訓は生かされたか

千葉や北陸などで水害が相次ぐ中、9 月 8 日に名古屋でも記録的大雨が降った。幸い死者は出なかったが、愛知県内で軽傷 38 人、住家被害は一部損壊 5 棟、床上浸水 226 棟、床下浸水 309 棟の被害があった（9 月 14 日までの愛知県まとめ）。2000 年に東海地方で死者 10 人を出した東海豪雨以来の教訓は生かされたのだろうか。

◆ 時間雨量は東海豪雨超えるも総雨量は半分 ◆

この日は私自身も名古屋の官庁街での取材を終えた後に叩きつけるような雨に見舞われ、冠水した道路で足首まで水に浸かって帰宅する経験をした。その前後の 1 時間降水量は 104.5 ミリで、東海豪雨時の 97 ミリを上回って観測史上最多。私は東海豪雨を三重県四日市市で経験したが、確かに当時のような体感だった。

ただ、雨雲はその後、早めに南西から北東へ抜けていった。私は自宅のパソコンで国交省の「川の防災情報」の水位グラフやカメラ映像を見続け、午後 6 時前に庄内川支流の矢田川・瀬古観測所で「氾濫発生水位」を越えたものの、急上昇はせずに 30 分ほどでピークを打って水位が減る様子などを確認した。



「レベル 5 氾濫特別警報」が出された庄内川の支流・矢田川の瀬古観測所近くはギリギリで越水を免れた=9 月 9 日午前 6 時半頃、筆者撮影

翌朝、この瀬古の観測地点を見に行くと、少なくとも広範囲に越水している様子は見られなかった。国交省中部地方整備局庄内川河川事務所も、氾濫は発生していなかったとの判断を示している。総降水量は東海豪

雨時の半分程度だったことに加え、この26年間の庄内川水系の河川整備の成果が現れたとは言えるだろう。しかし、市内では中小河川である山崎川や植田川で越水による被害が出ている。

◆ 総合排水計画の効果発揮されるが未完成区間も ◆

一方、最近の各地の豪雨で死者が相次いでいるアンダーパスは、市内30カ所のうち19カ所で通行止めを実施し、人的被害は出なかった。雨水貯留・排水については、東海豪雨後に市内の雨水貯留施設数を約3倍に、貯留能力は5倍以上の約88万トンに増強していた。市は「1時間約100mmの降雨に対して、床上浸水をおおむね解消」することを目指して総合排水計画を策定しており、今回はこの計画に基づいて着々と施設整備してきた効果が発揮されたと言える。

ただ、バンテリンドームナゴヤに近い大曽根駅の地下には「大曽根雨水調整池」があるものの、今回かなりの水没車両が発生した。もちろん調整池がなければ、もっと

被害は広がっていただろうが、限界はある。こうした地下施設の機能は雨の降り方や1カ所のマンホール、側溝などの目詰まりにも影響される場合があるという。また、名古屋駅周辺で整備されている貯留能力約10万トンの「名古屋中央雨水調整池」はまだ完成していない。

総合排水計画は2019年度からおおむね30年間の計画期間であり、まだ道半ばにも至っていない段階だ。市民としても、これだけの大雨の排水は完全にできないことを前提に、アンダーパスなどの危険箇所や低地の通行は避けるといった自衛策を取ったり、普段から地域の側溝を清掃するなどの協力をしたりするべきだろう。

◆ 地震想定の子通困難者向け「退避場所マップ」を初運用 ◆

また、今回は市営地下鉄と市バスが一時全線運行見合わせになり、帰宅困難者が大量に発生した。名古屋市は大地震を想定して「帰宅困難者退避場所マップ」を2012年から作成しており、今回は豪雨だったが初めて災害下での運用となった。施設ごとの開設情報がリアルタイムで反映されないなどの課題はあったとされ、今後の改善が望まれる。

昨今、鉄道や道路などの交通インフラは災害前や災害発生時、早めに止めることが鉄則となっている。今回は地震に近い突発的な災害となり、こうしたときのインフラはストップするものだと思って普段から緊急避難場所の確認や非常食を持ち歩くな

どの備えを進めたい。こうした新たな教訓の見える災害だった。



矢田川・瀬古観測所近くのアンダーパス。一夜明けてすぐそばの高齢者施設の玄関には土のうが積んであったが、浸水した様子は見られなかった＝9