

都市直下 もろさ露呈

大阪北部地震でなんとも悲しいのが、大阪府高槻市の市立寿栄小学校 4 年の女兒(9)が亡くなったことだ。

写真左は「倒壊したプールの塀の下敷きになり、児童が死亡した現場=18 日午前 10 時 5 分」(朝日新聞 18 日夕刊) その右は「女兒が亡くなった寿栄小学校近くに設置された献花台、市立桜台小学校の塀を点検する市職員、いずれも 19 日」(19 日夕刊)



亡くなった三宅璃奈さんが登校中に下敷きになった塀は、地面からの高さが全体で 3.5 ㍎。建築基準法施行令では、高さが 1.2 ㍎を越す塀は、一定の間隔ごとに、強度を高めるための「控え壁」を設置することが定められている。同小のブロック塀は、控え壁がないことに加え、塀の高さも「2.2 ㍎以下」という基準を超えていた。ブロック塀の危険性が認識されるきっかけは、1978 年 6 月に発生した宮城県沖地震だ。同県によると倒壊で 18 人が犠牲になった。この地震を教訓に、建築基準法改正に併せて、塀の高さの上限は、3 ㍎から 2.2 ㍎に下げられた。

高槻市はこのブロック塀を違法建築物だと認めた。(19 日朝刊)

写真下は標題のように、大都市大阪の災害脆弱性にスポットを当てる。リードから—大阪府北部を震源とする最大震度 6 弱の地震は、週明けの都市部を直撃した。関西の主要鉄道は一時全線で運転を見合わせ、JR を中心に帰宅時間帯になっても復旧が間に合わずに、大勢の帰宅困難者が市街にあふれた。高層ビルなどのエレベーターでは、中に閉じ込められる被害が頻発。ガスの復旧にも日数がかかる見通しで、都市インフラの脆弱性が改めて露呈した。



今回の地震発生の時間帯は朝のラッシュ時。乗務員らが列車から客を降ろし、徒歩で線路沿いを誘導した。午前中はほぼその時間に費やした。とりわけ JR が復旧に時間がかかった。記事のなかで「鉄道業界が進める合理化が影響しているとの見方がある。鉄道統計年報によると、全国の JR7 社の現業部門(現場)の職員数は 2015 年度で約 8 万 7 千人と、1987 年の JR 発足時に比べてほぼ半減」

こんな背景にも注目しなくてはならない。ともかく「災害列島」日本において、大阪の災害脆弱性が露呈した。「カジノ」「万博」などに浮かれている時ではない。

(2018 年 6 月 21 日)