

## 未知なる都市の備え

今日 18 日で「大阪北部地震」から 3 カ月になる。あのとき午前 7 時 58 分には地下鉄御堂筋線「本町駅」で激しい揺れを感じ、駅員の指示で地上に退避した。御堂筋には大勢の人がスマホを眺め、会社などに連絡していた。とにかく御堂筋を北に向けて歩き、淀川に架かる長柄橋を渡って帰宅した。身をもって、地震の恐怖を感じた。その後も全国で災害が相次ぎ、「災害列島」日本、都市の脆弱さを痛感している。

日本経済新聞 9 月 3 日朝刊「減災ニッポン 1」に標題テーマが掲載されている。災害の記憶を記録するためにも、途中まで紹介したい。

「数値に異常ありません」。8 月末、深夜の大阪メトロ御堂筋線。車両に電気を送る「サードレール」の部品交換を終え、レールの寸法を確かめた作業員がふうっと息をついた。最大震度 6 弱の揺れで同線のサードレールが倒れ、復旧に時間を要した大阪北部地震から 2 カ月余り。日常の作業に一段と力が入る。



大阪メトロ御堂筋線で車両に電気を送る設備の部品を交換する職員（8月31日、大阪市西区）

6 月 18 日、通勤ラッシュの午前 7 時 58 分に地震は起きた。JR 西日本、私鉄など合わせて約 230 本の在来線が緊急停止。計約 20 万人の乗客が車内に取り残された。

メトロの安全推進課長、大西誠も駅に停車中の地下鉄車内で強い揺れに襲われた。「災害対策本部の立ち上げ準備を」。慌てて降車し、部下に電話しながら 1 駅分を走り、大阪市西区の本社に駆け込んだ。

「目視点検中」「試運転を始めます」。災対本部のホワイトボードには各駅からの情報が次々に書き込まれた。同 9 時前には大半の路線が運転再開に向けた安全確認に入ったが、余震の恐れもある。全線再開まではさらに半日以上かかった。

大阪北部地震は、通勤時間帯の大都市が強い揺れに襲われた世界初の例とされる。JR 西は駅間に止まった車両などのために試運転や安全確認の作業に手間取り、府内の全線再開は午後 11 時すぎにずれ込んだ。

「車内に閉じ込められ、現場に急行できない技術者が多数いた」。府内を中心に管理するエレベーター約 2 万 2 千台が停止した三菱電機ビルテクノサービス（東京・千代田）。広報室の宮本千尋は「技術者はすぐには増やせない。いる人材をいかに素早く集めるかだった」と振り返る。

地震直後から関西 33 事業所の技術者ほぼ全員を動員。1 千人以上で対処したが、全面復旧は翌 19 日夕方だった。国土交通省などによると、2 府 3 県でエレベーター計 6 万 6 千台が停止。人の閉じ込めは 339 件と国内の地震で最多となった。

エレベーターは揺れに弱い。震源が遠くても、ゆっくり揺れる「長周期地震動」が脅威になる。2011年の東日本大震災では震源から400キロ離れた東京の高層ビルで約500台が止まった。タワーマンションが林立する東京都中央区は高層住民に「3日分の飲食料の常備」を呼びかける。

ただでさえ都市のインフラは老朽化。大阪北部地震では耐用年数の40年を超えていた水道管が破断し、最大約21万4千人が断水の影響を受けた。メトロ御堂筋線でサードレールが倒れた箇所は、1995年の阪神大震災の時と同じ。19年度までに工事を始める予定だったが、後手に回った。

(2018年9月18日)