

読賣新聞

近畿・中部地震

近畿圏や中部圏で直下型地震が起きると、新幹線など東西の大動脈への被害によって、経済は甚大な影響を受ける。

交通施設の耐震化は進んでいるが、万全とは言えない。対策を加速すべきだ。

中央防災会議の専門調査会が近畿圏と中部圏地震による経済、インフラの被害想定を公表した。

大阪都市を縦断する上町断層帯によるマグニチュード7・6の地震が発生した場合、経済、交通、水道・通信・電気のライフラインなどを合わせた近畿圏の経済被害の総額は、74兆円にのぼる。

首都直下地震の被害総額106兆円に比べて、都市規模の割には被害額が大きい。

基幹交通の耐震化が急務だ

鉄道施設では、高架の倒壊や橋の落下という被害が、首都直下の2倍にあたる60か所で発生する。うち20か所が新幹線だ。

阪神大震災では、山陽新幹線の高架橋が、8か所で落下した。2004年の新潟県中越地震では、上越新幹線が、営業中の新幹線として初めて脱線している。

国土交通省とJR各社は、これを機に「新幹線脱線対策協議会」を作り、それ以前から施工してきた高架橋柱6万8600本の耐震補強工事を前倒しし、今年度中で完了する予定だ。

耐震化率をみると、阪神大震災で被害を受けた新大阪―新神戸間は99%、中部圏では92%なのに対して、新大阪―京都間は80%にとどまっている。高架下の店舗の補

償交渉の遅れなどからだ。

近畿圏、中部圏の高速道路の耐震化率は96～98%まで進んだ。それでも、橋落下などの大規模被害が、合わせて20か所で起きる。

交通の寸断によって、中部圏では6600万人、物流4000万トンが停止、迂回を余儀なくされる。近畿圏の場合は5300万人、3700万トンだ。

その損失額も、中部圏が3・9兆円で、近畿圏の3・4兆円を上回るが、これは、中部圏が東西を結ぶ交通の要衝にあり、打撃も大

きいとみられるためだ。

一方、大阪府内をはじめ近畿圏では、古い家屋の密集している地域が多い。建物や家財などの復旧費は、61兆円に上り、67兆円の首都直下並みと想定されている。これは、地震の揺れが首都直下より大きいとみられることに加え、こうした居住環境によるものだ。

以前、試算された近畿圏の人的被害は、死者が最大4万2000人と、首都直下の1万2000人を上回っている。家屋の耐震化も急がなくてはならない。