

突然の大地震に遭遇して

はじめに

大学を 1963 年(昭和 38 年)に卒業してすぐに阪神高速道路公団に入社して以来、31 年間に、阪神間という狭い地域内ではあるが、あちこち職場をかわった。職種も計画・工務・建設・管理と技術屋の行くところは一通り経験した。中でも建設部の設計には延べ 10 年以上勤務した。公団勤務期間の 1/3 は設計部門にいたことになる。この間、大阪市内と大阪湾岸部の高速道路の設計を担当した。退職前は神戸と大阪の管理部に勤め、少しくたびれはじめた道路の維持管理にあたった。初期に建設された路線、大型車両の通行の多い路線に疲労によると思われるクラックが見受けられるようになった。

けれども、こと地震については、新しく建設された路線は新耐震基準によって設計されており、関東大地震クラスの地震でもびくともしないものと思い込んでいた。

公団勤務も 30 年をこえ先輩はほとんど退職し、同僚も半分以上は退職した。いよいよ私に順番が回ってきて、後輩に道を譲り勇退せよ、新しい職場は見つけてやる。とのお達し、いわゆる肩たたきである。何分よろしくとお願いしたら、指示されたところが阪神高速道路公団の外郭団体である財団法人阪神高速道路管理技術センター(以下:センター)である。そんなわけでここの部長、室長を兼ねた理事として勤務することになった。これが阪神淡路大震災の起きる前年の 1994 年(平成 6 年) のことである。センターは第二の勤務地でもあり、仕事はあまり忙しくはなく、公団時代に比べあまり責任を感じる必要もなく、少し気楽に勤務していた。

阪神淡路大地震発生

そんなとき、1995 年(平成 7 年)1 月 17 日早朝、突然の大地震の発生である。私の家は兵庫県川西市にあった。兵庫県といっても川西市は県の一番東に位置し、文字どおり猪名川の西側にあり、川一つ隔てた東側は大阪府である。震源からはかなり離れたところであるものの、ドドッという地響きの音とビリビリという震動が伝わってきてびっくりして目が覚めた。地震だ。それもかなり大きな地震のようである。とりあえず被害はないかと家の中を見て回ったが、人形ケースのこけしがみんな倒れていたり、テレビの上の置物が下に落ちていたぐらいで大した被害はなかった。

まだ電気は来ていたのでラジオをつけると、地震発生のニュースをやっていた。震源は兵庫県淡路島、マグニチュード 7.2 (やがて 7.3 に訂正)神戸地区震度 6、私の地域は震度 5(この頃はまだ震度に強・弱はなし)と言っている。やがて各地の被害状況を放送

しだした、そのうち神戸地区で阪神高速道路の橋桁が落橋し高速道路は通行ができなくなっているとのニュースである。ええっほんとと、思わず耳を疑った。

私は神戸地区の建設には直接は携わっていなかったが、同じ基準、手法で設計していたものであり、関東大震災クラスの地震では絶対壊れることはないとの自信があった。

ラジオのニュースは各地にかなり大きな被害が発生したことを告げ出し、各地で交通機関が不通になり、死者も数百人に達するであろうと言い出した。

さらに驚くことには阪神高速湾岸線でも落橋があったと聞いた時である。これには本当に驚いた。神戸線は旧の耐震基準で設計したものであり、供用後 25 年近くも経ており、ひょっととしたら大地震では壊れることもありえるかなと思ったりもしたが、まさか最新の基準と技術で建設された湾岸線で落橋が起こるなんてとても信じられなかった。しかも完成してまだ 2.年弱しか経っていない。しかしニュースは繰り返しこのことを報じていた。やがて電気が切れてテレビでどんな状況が見たいと思ってもみることができない。電話も通じなくなった。

とりあえず空が明るくなるのを待った。居ても立ってもいられずとはまさにこのことである。電車は止まりセンターへ出勤することもできず、バイクに乗って現地を見に行くことにした。朝食もそこそこにカメラを肩に被災現場へ行くことにした。途中で電気が来ておりテレビが見られるところがあったので覗き込んだら、ちょうど阪神高速の橋脚が倒れ落橋しているところを放映していた。いよいよ本当である、信じるしかない。バイクを走らせ尼崎から国道 43 号線に出ることとした。途中あちこちで被害が発生しているのを見ることができたが、仰天するほどでもなく道路もスムーズに走ることができた。

やがて 43 号線に到着、阪神高速道路の鉄筋コンクリート製の多数の橋脚の柱が地上に出るところで、崩壊し鉄筋がむき出しになっていた。それでも尼崎地区では幸いにも落橋したものはなかった。いよいよ西宮を経て、神戸地区へ向かおうとしたが、道路事情もだんだん悪くなってきた。岳父が西宮に住んでいることを思い出しそちらへ向かうべきだと思いなおし、高速の視察と写真は断念した。

あくる日はセンターに出勤、とりあえずセンター内部の片づけをすることにしたが、ここはあまり被害はなかった。早速阪神高速の被災現場へ行くことにした。現場を見て改めて高速道路の被害の大きさ、被害の激しさを見せつけられることとなった。中でも間近に見た横倒しになっているピルツで構造区間の被害はまさしく、たとえようもないものであった。正直に言って、高速道路の設計に、たとえ他地区であったとしても携わった者として数ヵ月は立ち上がることができなかったほど、胸に残るものであった。

センターでは親元の公団始まって以来の未曾有の事態に対して、当然のことながら総

力をあげて支援することとなった。そこで今までのんびりとしていた分を一度に取り戻すこととなった。私は技術部門の統括をすることとなった。このときばかりは死に物狂いで働いた。

センターの役目はまず公団に替わって、被害状況の正確な調査記録と写真の提供、から始まって 竣工図、設計図書等の工事データの提供、余震等による二次災害の防止のための計測、調査、復旧工事が始まれば 大阪地区からの被災した神戸地区への人員、資材等の輸送の確保、 施工管理員等の支援技術者の確保と提供、 復旧のための仕様等の基準を作る委員会の運営、 復旧工事の安全管理、第三者への被害の防止、さらには 内外の災害調査団、視察団の案内等、多忙を極める公団の職員に替わって、裏方的な仕事も含めて実に多様なしかも貴重な業務をした。

中でも ~ の業務は一日、一時間を争う、まさしく戦争のような忙しさであったがそれなりの成果を上げることができた。今から思ってもよく働いたものだと思う。

また、 の竣工図書は大阪地区と神戸地区の二か所に分散して保管してあったため被災した神戸地区のデータを大阪地区から素早く提供できた。竣工図書等の大切なデータは必ず二か所以上に分散しておくべきであると思つづく思つたものである。

やがて私は、勤める人もあって建設コンサルタント会社を設立することになり、民間会社の一員として被災した道路の復旧に携わることになるが紙面も尽きたので、これはまたの機会があれば述べたいと思います。

おわりに

阪神淡路大震災において、自らが直接その建設に携わった構造物が大被害を受けたことを経験して

- (1) 忘れたころにやって来ると言われている大震災などの自然災害に対して防災・減災のため技術士の持つ専門的技術を活用し、少しでも多く社会に貢献すること。
- (2) 大地震などの自然災害においても使用不能となるような損傷を生じない、丈夫で安全かつ安心して利用できる構造物を作ること、またそのための技術の取得と向上に努めること。
- (3) 災害の復旧や二次災害の防止等において、早く・有効な支援活動ができること、そのため、技術士自身の力を発揮するのは勿論、多くの専門分野の技術力を結集できるように日ごろから訓練しておくこと。

上記三項目を教訓として肝に命じて今後も努力してまいりたいと思っております。