

3 その時、代替バス輸送の現場では…



不通区間の足 代替バスの運行

携帯電話で救われた現場の混乱

本社・経営企画部情報システム室 加藤 正司

3月31日の最終バスまで、私は6回にわたって代替バスの支援に赴いた。バス停に立ち、バスの誘導をし、お客さまの案内などをしたのだが、情報が乏しく、連絡さえままならぬ現場での作業で、最も感動的だったのは携帯電話の威力だった。

初めのころは連絡手段は何もなく、ただやって来るバスを待つしかなかった。「どれくらいでバスが来るのか」「来てもどれくらい乗れるのか」と、お客さまからせつつかれても、満足な対応ができるわけがなかった。

2月初め、JR神戸線住吉駅の支援に向かう際、芦屋駅の対策本部で携帯電話のバッテリーと各バス停担当者などの電話番号表を手渡された。住吉のバス停では早番の支援者がすでに携帯電話を使っていた。電話を受取り、引継ぎする時、最低15分に1度は隣のバス停と連絡を取るよう、念を押された。

交替して5分もたたないうちに隣の六甲道バス停から電話がかかってきた。「いま、バスがこちらを出た。乗車率は8割強」といった連絡が何度もあった。私も住吉からバスが発車するたびに、ひとつ先の摂津本山へ乗車率やバス会社名などを伝えた。さらに夕方のラッシュ時に入り、お客さまの積み残しが出始めると、すかさず芦屋と神戸へバスの増発を要求し、混雑解消にあたった。

こうしてお客さまへの情報提供がスムーズになり、バスの運用も効率的になったことで、お客さまの苦情は激減した。当然、われわれのフラストも軽くなり、代替輸送もリズムに乗っていった。たった1台の携帯電話が混乱する現場を見違えるほどに改善したのである。

まことに常識的ではあるが、非常時に備えた情報伝達機能の整備の必要性を痛感させられた体験だった。

涙の問い合わせに言葉もなく

本社・財務部 佐々木 健二

地震発生当時、私は1年前やっと購入した念願のマイホームにいて、地鳴りと家族の悲鳴の中でどうすることもできませんでした。揺れが静まり、室内の片付けもそこそこに最寄りのJR神戸線曾根駅に走りましたが、当日はそのまま曾根駅で復旧を信じて待機し続けました。

翌日は姫新線・余部駅の支援に行きました。身内の危篤、死亡を知って、現地までの交通手段を必死に問い合わせるお客さまが、進まぬ復旧の中で思わず漏らされる涙声を聞きながら、JR西日本の社員として突き上げてくる自責の念にさいなまれました。

その後は通常業務の合間をぬって、JR神戸線・姫路駅の播但線ホームや、4月23日に開通した同線須磨駅での駅支援、そして代替バス輸送で混雑する同じく灘駅のバス支援などにあたりました。

今回の震災復旧を通し、大きな励みとなったのは、限られた現地情報の中で自ら判断し、働いていた同僚社員のたのもしさと、ご本人が被災しているにもかかわらず、私たちに温かい励ましの言葉をかけてくださったお客さまの存在でした。

今後、バス支援などに従事して再認識した鉄道の大量輸送力、高速性、正確なダイヤ運行など、その特性を十分に生かし、地域の方々と手を携えて震災復興に取り組むたいと考えています。

また、最後に復旧期間中、留守がちにしていたにもかかわらず、家をしっかり守ってくれた家族に、お礼を言いたいと思います。

お客さまの信頼高め、社員も変化

本社・営業推進チーム 小幡 史明

私は震災支援として代替バス輸送駅での乗車券の発売と案内業務を担当しました。鉄道で行っていたお客さまの大量輸送を、そのままバスに転換するわけですから、容易なことではありません。朝夕のラッシュ時には、バスが次から次に発車しても、お客さまの列はなりません。発車したバスも通行人の混雑と道路渋滞でなかなか進みません。それにしても毎日、寒い中を我慢して行列されたお客さまは大変だったことと思います。こうした状況を見るにつけ、鉄道の持つ力の大きさと、その復旧の重要性を改めて認識することができました。

また、今回のバス支援ではわれわれJR社員にとって、これまで以上にお客さまと接する機会が多くありました。それはお客さまのJRに対する信頼度を向上させる絶好のチャンスでもあったわけです。そしてそれは十二分に達成されたと確信しています。

バス支援には多数の社員が関わりましたが、そこにこれまでなかった大きな変化が起こったことを感じました。社員自身が不安や危機感に見舞われながらも、ライフラインとしての鉄道の社会に果たす重要性を感じ、1日も早く復旧し、お客さまにできるだけ不便をかけないようにしなければならない、と思う気持ちが1つになったということです。

今後もこの気持ちを忘れず、仕事に励んでいきたいと思っています。

お客さまの微妙な心理を学ぶ

本社・営業推進チーム 森下 眞二

震災で鉄道が寸断、収入が減少する一方、復旧工事や代替バス運行などで経費は急膨張する中、私はバス停でお客さまのご案内を含め、切符を販売、ささやかながら収入確保の一翼を担いました。震災から2週間以上にわたり、休みもとらずに現場支援に赴き、お客さまの気持ちを直接肌で感じるという、間接部門ではかなわなかった貴重な経験を得ることができました。お客さまから「ありがとう」の声をかけられた時など、疲れがいっぺんに消え、JRに働いていて本当によかったと思います。そしてJRの使命と安全、正確な輸送の提供がいかに重要かということ、改めて認識しました。

バス支援でとくに感じたことは、ご乗車前に切符を売の場合と、車内で特別改札を行なう場合とでは、お客さまの顔が違っていったような気がしました。車内で目にとまる初乗りの120円券などはほとんどなく、定期券をお持ちのお客さまでも、不足分の切符はきちんと買われていました。将来、自動改札システムなど新しい技術の導入とともに、このように正しい切符を買っていただく環境づくりにぜひ努めたいと思います。

また、代替バスの運行ではご本人の被災復旧より、運行確保を優先、ご協力をいただいた多くの地域の方々の理解があったことを忘れてはならないと思います。地域とともに繁栄する企業になっていけるよう、これからも努力していきたいと思っています。

現地での経験をいつまでも

金沢支社・福井駅営業係 岩城 弘明

金沢支社からの支援第1陣6名の1人として、3月1日から1週間、私は住吉駅で代替バス乗り場のお客さまの誘導にあたりました。神戸周辺の被害とは比較になりませんが、福井駅にとっても1月17日の地震は決して小さな出来事ではありませんでした。当日は入社1年目で初めて経験した北陸線全面ストップという異常事態でした。翌日にはほぼ復旧し、極端な混乱状態は当日1日で終わりましたが、それがあある意味ではわれわれの地震に対する認識に、一抹の甘さを残したことは否定できません。地震に対する認識が直接経験からではなく、マスコミや社内報を通じた間接的な経験、いわば「与えられた危機感」だったからです。

そんな中で派遣されたわれわれの本当の使命は、現地での体験を持ち帰り、それを自分を含め社員全員に共有してもらうことだ、と気づくには少し時間が必要でした。当時は不眠不休で復旧にあたっている現地の社員の奮闘ぶりに比べ、期限つきでやってきたわれわれの微力さかげんに考え込んでしまったひと時もありました。

これからは支社で数少ない震災現地経験者としての誇りを持つとともに、その経験を忘れずにしっかり伝えていくことを自分の役割にしたいと考えています。

お客さまの熱い一言が

京都支社・営業推進チーム 新村 幸男

私たちのチームは震災以来、ラッシュ時におけるお客さま対応、列車運転状況のご案内など混乱の続く開通区間の駅に対する支援をはじめ、被災地の駅や代替バスの発着場などで乗車券の発売、精算、お客さまへのご案内などを担当、精一杯に努めてきました。車の排気ガスや粉塵の舞う中で、また、早朝、深夜には「六甲おろし」が吹きすさぶ寒さの中で、かじかんだ指先で車内補充券発行機を操作する毎日でした。

そして待ちに待ったJR神戸線の全線開通を翌日に控えた3月31日、代替バスから降りられた女性のお客さまから、「明日から開通ですネ」と声をかけられました。「長い間、大変ご迷惑をおかけしました」とお詫びすると、「あなたたちこそ、長い間、大変ご苦労さまでした」と言われたのです。

今までの苦しかったことが、この一言でいっぺんに報われた思いがし、胸が熱くなりました。同時に早く開通できたことのうれしさが全身にこみあげてきました。しみじみ良かったと思います。また、被災地で生活されている当社の多くのお客さまと接することができたことも、貴重な体験になりました。この体験を生かし、これからもJR西日本がさらに地域のお客さまに寄与できるよう、頑張っていくつもりです。

被災地での一杯のお茶

京都支社・営業推進チーム 石田 豊

震災発生から復旧まで、1年で最も寒さの厳しい季節と重なり、早朝勤務、深夜勤務と続く中で、正直かなり辛いものがありました。しかし、同時に「鉄道は生活の重要な一部なのだ」ということを、強く再認識させられました。4月1日に在来線が全線開通した際、私たち社員はもちろん、被災地の方々の喜びがひしひしと伝わってきたからです。

復旧へ向かう日々の仕事の中で、生涯忘れられないひとコマがあります。代替バス六甲道駅に勤務していた時、近くの神社の壊れた灯籠の横で昼食をとっていた時のことです。中年の女性が近寄ってこられ、「お茶でも持ってきてみましょうか」といわれました。その様子から被災された方に違いないと思い、遠慮して「いいえ、結構です。そちらの被害はいかがでしたか」と尋ねると、「柱だけはなんとか持ちこたえてくれました」と、明るく答えられ、その場を去っていかれました。

ところが4、5分ほどたってからのことです。その女性が温かいお茶とパンにミカンまで持って来られたのです。水道もガスもまだ途絶えた中で、その方の心の温かさを思い、目頭が熱くなりました。そしてJR西日本の社員として今、さらに今後、何をしなければならないのか、もう一度原点に戻って考えよう、という思いが込み上げてきました。

慣れぬ仕事を転々、緊張の日々

大阪支社・大阪西車掌所主任車掌 春名 龍

地震当日の17日、私は早朝、新幹線乗務で博多へ行くことになっていたため、宿泊所で「震度5」に揺り起こされました。更衣室のロッカーは所定の場所から大きくずれ、台所の食器類はメチャクチャに散乱、という状態でしたが、ニュースは次々に予想をはるかに超える惨状を伝えてきました。

復旧体制にはいつて私の仕事は何度も変わりました。最初は新幹線の姫路～博多間の輸送確保のため、姫路列車区に1月末まで駐在。次は2月18日まで、明石駅の改札係の応援にでかけ、そして3度目は4月1日の在来線全面開通まで、灘駅でバス代替輸送のお客さまの誘導にあたりました。

灘駅のバス代替輸送は1日約10万人のお客さまを、140台のバスでピストン輸送しましたが、一般の車の数もふくれあがり、駅周辺は排気ガスでモウモウという状態になりました。交通渋滞でバスの運行がスムーズにいかず、お客さまも社員も雨や排気ガスの中でただじっと待ち続けることもたびたびでした。

そんな中でも時折、お客さまから「ご苦労さん、がんばってヤー」と暖かい言葉をかけられ、うれしさに生き返ったものです。また、バス輸送にあたったのは他の数社の会社から応援にきてくれた運転手さんたちでしたが、食事、休憩もままならない中で、状況をよく理解してくれ、黙々とがんばっていただいた姿には本当に頭が下がりました。

私はバスの降車担当として灘駅へお客さまを誘導していましたが、大混雑の中、お客さまがバスとバスの間から飛び出して、交通事故に遭われないようにと、1日中、ピリピリしていました。おかげさまで1人の事故もなく、無事・輸送を終えられたことにホッとしています。

「早期全面開通」という目標に向けた全社員の熱い思いと行動力が、奇跡の復興を成し遂げたと思います。そしていま、元のとおり、本来の新幹線車掌乗務ができる「幸せ」をしみじみ噛みしめています。

運転席から“六甲おろし”の中へ

大阪支社・大阪新幹線運転所助役 川崎 三郎

1月6日、今年も恒例行事として成田不動尊に運転無事故を祈願した。が、その矢先に大震災が発生、山陽新幹線は新大阪～姫路間が81日間も不通になった。

そのため私たち大阪新幹線運転所の社員は、他の運転区所への転勤を余儀なくされた。しかし、最大の要員が配置されたのは不通区間の代替バス輸送関連業務だった。私もそのためJR神戸線芦屋駅、次に住吉駅にと配置された。多くの社員が本来の運転業務がなくなったことで、「なんとかしなければ」「なにかをしなければ」という強い使命感を抱いていた。それで不慣れな臨時の業務に対しても、運転所の名誉にかけてみな一丸で取り組んだ。自然の猛威に恐れを覚えながらも、六甲おろしの吹きすさぶ厳しい寒さの中で、「みんなでやろう」という連帯感を育て、積極性を発揮できたことは忘れられない。

震災で寸断、破壊されたことで鉄道輸送の重要性をしみじみと感じながら、復旧したあとも、再びお客さまが鉄道に戻ってきてくれることを祈った。代替バスの150円のキップ1枚にも「安全とサービス」を意識しながら、お客さまに接した。

また、普段、私たちの現場である新幹線の運転室では決して聞かれないお客さまの生の声を聞くことができたことは大きな収穫だった。随分、しかられたが、時にはほめられたこともあった。なにはともあれ、お客さまに1人のケガ人も出すことなく、無事、代替バス輸送業務を完了できたことは幸いだった。

そして、全面復旧となった4月8日、私は晴れの新幹線初列車の運転に携わり(責任添乗)、長い苦しみのあとの大きな感激を味わうことができた。

今も残る現場で得た「熱い心」

岡山支社・糸崎運転区主任運転士 新谷 清務

私はたった2日間でしたが、被災地に派遣され、代替バス輸送の支援にあたりました。それまで震災の惨禍はテレビ画面で知るばかりで、同情しながらもどこか興味本位の、遠くの出来事のようなものでした。しかし、現地に足を踏み入れた瞬間から、そんな認識は吹き飛びました。ブラウン管の映像からではどんなに想像力をしぼっても、現実のすさまじさを理解することはできないと思いました。

手のつけようもない瓦礫の山と化した現場で、被災者の方々の「なんとかしよう、負けるものか」と死に物狂いになっている姿を目の当たりにし、その意気込みに圧倒される思いでした。「同情なんかいらない。とにかく一緒に動いてくれ」と言っている被災者の無言のエネルギーこそ、それまでの自分に一番欠けていたものでした。

こうした激しい熱気に包まれているうちに、お客さまをガイドする自分の声もどんどんボルテージがあがり、マイクを握る手にも汗がじっとりにじんできました。

自分自身も初めて死に物狂いになったあの2日間の体験は、無性に自分の仕事をがむしゃらにやってみたい、あらゆることに関わりを持ちたい、という心の熱気となっていていまも消えずに残っています。

社内外の絆強めたバス輸送

西日本ジェイアールバス(株)・運輸部計画課長 疇地 善夫

震災によって不通になった鉄道網を補うため、代替バス輸送の実施について1月20日、バス本社の全課長会議で検討された。今回のような未曾有の事態では、どんな支障が想定されるか、まったく予想ができないこともあって議論は白熱した。しかし、状況がどうあれ、輸送実施は絶対成功させなければならない、という認識で全員一致した。

こうした中で、JR西日本バスグループの中国ジェイアールバスとJR九州自動車事業部から乗務員と車両を、また、JR東海バスとJR四国自動車事業部から乗務員の応援派遣をしないと、たいへん心強い申し出があり、勇気百倍となって1月23日から実施に踏み切った。

しかし、ルートの道路事情、乗降場の設定など机上調査だけで判断せざるを得ない状況で、大きな不安があったことは事実だった。とくに土地勘の乏しい他社の乗務員の皆さんが震災の大混乱の中、運転技術と簡単な地図だけを頼りに大きなバスを操ることには、ひたすら安全を祈るばかりだった。

それでも食事、休憩時間、場所など、すべて不自由だらけの状況にもかかわらず、不平ひとつもらさず、交通の大渋滞の中で長時間勤務に励んだ姿には、ただ頭が下がった。こうした社員、応援社員全員の意欲が最後まで1件の事故もなく、長期間の輸送を成功に導いてくれたのだと思う。

また、今回の代替輸送に伴い、従来、特別の連携がなかったJR西日本運輸部、大阪支社、神戸支社との関係で、バス輸送の特種性に対し日を追って理解が深まり、スムーズな連携がとれたことも、成功の大きな要因になった。当社の役員も率先して現地に出向き、問題点を提起するなど、全社員一体となって輸送に取り組んだ。これは国鉄バス時代にはなかった経験であり、それだけに社内組織にとっても大きな収穫になったと思う。

代替バス志願でかけがいのない経験

西日本ジェイアールバス(株)・京都営業所運転係 坂東 正光

震災の翌日、長距離夜行高速バス「ドリーム号」の乗務を終え、西宮の自宅に帰ってきた時のショックは忘れられません。テレビニュースで見ていた以上の惨状に、胸の動悸と足の震えを止めることができませんでした。家はどうやら無事でしたが、家具類はメチャクチャに散乱、その下敷きで妻もケガを負っていましたが、幸い軽症でした。

そのあと、頭をよぎったことは、「鉄道の不通区間の輸送はどうなるのだろう」でした。さっそく電話をとって、営業所の指示を仰いだのが、昨日のように思い起こされます。

1月23日から代替バス輸送が始まるという情報を聞いた時、反射的に「私がいきます」と申し出ました。それで実施初日から、代替輸送に携わることになりましたが、すべてが手探りで、試行錯誤の連続でした。だれも経験したことがない超長時間運転で、しかも鉄道幹線の大量のお客さまを、輸送能力の小さいバスで行うわけですから、「なんとかしなければ」という気持ちと、思いどおりに運ばない焦りが交錯して、フラストが最大限に膨らみました。

当初、JR神戸線の甲子園口～三ノ宮間で始まった輸送ルートは、住吉～三ノ宮、住吉～灘間と次々に変わり、われわれ乗務員はもとより、輸送計画を担当する者、手配する者、必要な基地設定を交渉する者、運行を指示する者など、立場は違ってもそれぞれの社員に大きな勇気と決断が求められました。

大渋滞の遅れに時にはイラ立つお客さまから罵声も浴びました。「申し訳ありません」「いましばらくご辛抱ください」と、平謝りしながらも、「こんな時に一般車が被災地に乗り入れなくてもいいのに」と大渋滞がうらめしく思われたものでした。3月31日、会社のはからいで灘～住吉間の最終便に乗務させてもらい、68日間の私の代替輸送は終わりました。

輸送開始した当初は「輸送に参加している」というのが偽りのない意識でした。が、日が経つにつれて「自分たちががんばらなければ」にかわり、やがて「なんとしてもやり遂げる」「JRバスの意地をみせてやる」といった具合に、どんどん意識が変わっていきました。私のこれまでの運転生活の中でもっとも使命感に満ち、充実感をもたらしてくれた、かけがいのない時間だったと思います。

私個人が果たせた部分は微々たるものですが、震災復旧に取り組んだ全社員が同じような達成感を持てたに違いないと思うと、これからどんな困難な事態に直面しても、きっとわれわれは乗り越えられると信じています。

被災者の心で走った代替バス

中国ジェイアールバス㈱・運輸部乗合課課長代理 青木 晴夫

1月25日午前10時、広島を出発したバス20台と乗務員、運行管理者合わせて23人が、現地に到着したのは午後8時。西宮と甲子園の2カ所に分散駐車し、われわれは列車で吹田の宿舎に入った。被災地の状況はテレビニュースの映像からは想像もできない惨状だった。パトカー、救急車や緊急車両などで異常な交通渋滞が続き、その合間をぬってバイクや徒歩で食料などの買いだしにまわる人たちでごったがえしていた。

翌朝、起床は午前4時。土地勘もない上、異常な道路事情の中を地図の上だけの説明で運転することになり、みな緊張した様子を隠せなかった。最初の壁は大渋滞だった。予定のバスが戻れず、乗り場には2,000人以上の行列ができることもあった。しかし、お客さまたちは愚痴ひとつこぼさず、われわれはただ恐縮するばかりだった。

すべてが計画どおりにはゆかず、食事なども回送中、渋滞して動かない合間に運転席でおむすびをほおぼることもあった。水の通わない仮設の駐車場とプレハブ小屋で仕事を続け、バスの掃除もままならない日が何日も続いた。

宿舎では部屋ごとに自炊となり、持ったことのない包丁で野菜を切ったり、味付けがわからなくなり、愛妻に長距離電話で教えてもらうひと幕もあった。1日で唯一緊張から解放されるひとときだった。夜、だれかがポツリ、「弁当を食べる暇がない…」。ほかのだれかが言う。「被災者のことを考えてものを言え。贅沢いうな」…。そして静かになる。すべてが不規則、不自由な中で、被災者の方々とともに耐えなければならぬ、という強い共通認識がみんなにあった。

公休を返上してやってきた社員たちは、広島から遠く離れたこの土地で早朝から深夜までただ黙々と働き続けた。口にはしないもののその姿には使命感が満ちあふれていた。

4月1日、JR西日本は全線開通し、われわれは延べ65日間におよぶ代替バス輸送の任務を終えた。翌朝、解散式のあと、われわれのバス20台は復興の兆しが見え始めた灘の街にその長い列を進めた。たくさんの人たちが、「ご苦労さん」「ありがとう」と大きな声をあげながら、手を振ってくれた。ここにきて本当によかった。みんなそう思った。ある者は感動して思わず涙した。慣れぬ被災地の任務だったが、不安の中でも誠心誠意、被災地のみなさんのお役に立てたと自負するとともに、ジェイアールバス社員のすばらしさを改めて思った。人と人との出会いは、いつ、どんな時でも大切にしようと思いつつ街をあとにした。

胸に焼きついたお客さまの言葉

中国ジェイアールバス(株)・岩国営業所運転係 中本 一成

代替輸送バスの予定が入るかもしれないから、と上司から言われていたので、心の準備は整っていた。待つこと1週間、1月25日出発ということになった。出発式で社長から「仕事に誇りを持ち、無事故をこころがけ、被災地の方々の期待に応えてほしい」と激励され、われわれ20台のバスは1列になって広島をスタート、一路、神戸に向かった。その堂々とした光景にさすがはJRだ、と思うとともに、その一員であることに改めて誇りを感じた。

途中、赤松PAで岡山県警の先導を受け順調に進んだが、中国自動車道西宮北ICを降りると突然、あたりの様相は一変した。緊張感がみなぎった。芦屋に近づくにつれ、倒壊家屋などが道路のあちこちを塞いでおり、それを避けながら進んだ。

吹田宿舎に着いたその夜、持参の荷物を整理していると突然、グラッと大きな揺れが襲ってきた。皆、「地震だ!」と大声で叫んだ。余震があることは覚悟していたが、実際に起こってみると、恐怖と不安で胸が高鳴った。

1月26日、いよいよ乗務だ。道路はいたるところに倒壊建物や、復旧のための工事設備などが散在、危険きわまりない。そのうえ、普段なら20分程度の距離が4～5時間もかかるような大渋滞が慢性化していた。とくに阪神高速3号線の横倒しになった高架部の下を通過するには、渋滞で2～30分もかかり、ここでまた地震でもきたらどうしようかと、心臓が凍りつくような恐怖を感じた。

復興のツチ音の中、倒壊した家の前で、幼い子供が手を合わせうなだれている姿を目にした時は、思わず目頭が熱くなった。そんな光景を見るにつけ、自分に今できることはなんだ、お客さまに精一杯尽くすことしかない、と言いきかせた。「お待たせしました」「ありがとうございました」という言葉を一生懸命、繰り返した。

そのうち今度はお客さまの方から言葉が返ってくるようになった。「運転手さん、ご苦労さま。気をつけてがんばってくださいね」。胸にジーンとくる瞬間だ。渋滞による遅れや乗車整理の不手際などにもなんの苦情もなく、逆にお客さまから励まされた。

食事やトイレ、なにひとつ満足に取れるゆとりはなかったが、まだわれわれには帰る宿舎がある。寒風の中で温かいフトンもなく、失意のどん底にたたきこまれた多くの被災者の人たちを思うと、食事もそこそこにまたハンドルを力いっぱい握り続けた。

今回の輸送で私は大きな、貴重な体験を積んだ。被災者の方々にどれほどのお役に立てたかはわからないが、お客さまからの温かい言葉が、いまでも私の胸に焼きついている。

4 その時、復旧工事現場では…



軌道復旧工事の仕上げ、架線の敷設が進む

—— 施設の現場では 初めて味わった仕事の醍醐味

本社・建設工事部 畑中 克也

ガツン、ガツンと背中を殴られたような衝撃で目が覚め、直後の大きな揺れでベッドからころげ落ちた。揺れがおさまって、窓から外をのぞくと高層住宅が傾き、空は炎と煙で赤茶色に染まっていた。その時、私は激震地、神戸市須磨区にいた。無残に破壊された施設を見て、何をしたらいいのか、何ができるのかわからず、途方にくれた。

会社にて歩で出社し、新幹線復旧部西宮班に配属された時には、すでに24時間体制で復旧工事が進められていた。まったく未経験の事態に、工事の中で職域を越えて、現場社員の一人ひとりに迅速な決断力とリーダーシップが要求された。自分がやらなければたいへんなことになる。自分の判断で現場が動くことに大きなプレッシャーを感じながらも、悩んでいる時間はなかった。

そうした状況のもとで、一刻を争う震災復旧という大目標に向かって、全員が全力で取り組み、毎日のミーティングでトップ直結の迅速な方針決定がなされた。判断の良否がたちどころに自分に跳ね返ってくる高密度の時間を感じた。そして一人ひとりが主体的に、かつ個性を生かして仕事を進めることで、大きな達成感と満足感を獲得するという、なにものにも代えがたい喜びを分かち合うことができた。

震災という例外的な状況だったとしても、リーダーシップを発揮、主体的に仕事をするのが、どれほど技術の向上と満足感をもたらすか、ということを感じた。図らずしも仕事の持つ新しい側面を発見したという意味で、まことに貴重な経験だった。

突貫工事に『ありがとう』の横断幕

大阪建設工事事務所・大阪工事事務所助役 岸本 俊夫

私は地震の当日に発足した六甲道復旧部に所属することになり、翌日早朝、はじめて六甲道駅周辺に入った。駅周辺の被害状況は、すべての工作物が想像を絶する破壊を受け、住民の方々は余震を恐れ、なかば放心状態で駅前広場に避難していた。

こんな状況で地元説明もままならぬまま、高架橋の応急処置と本格復旧の工事にとりかかった。振動、騒音などで地元への配慮しつつも、復興工事を最優先にし、昼夜兼行で行われたのが実情だった。また、駅高架下には数十の店舗が入っていたが、商品の搬出などもやむをえず、JR主導でやらせてもらった。

神戸の副都心といわれる六甲道周辺で、このようなやや一方的な一連の作業ができるとは思ってもいなかった。それほど事態は切迫していたのだが、「そのうち苦情がくる」と覚悟しながら、ゼネコンと一体となって工事優先、工程優先で進めていった。

ところが、2月中旬のある日、工事現場近くのビルに突然、一枚の横断幕が現れた。そこにはこうあった。『工事の皆様、おケガのないように メイン六甲』。工事も終盤を迎えた3月下旬には『工事の皆さま ありがとう 再誕 六甲道』…。

過去の長い工事の歴史の中で工事反対の横断幕はあっても、地元の方々が感謝の意をこめてこのような行動をされたのは初めての経験だった。

後日、地元の方々と話をする機会があったが、当社の迅速な復旧工事を見て、「非常に勇気づけられ、復興への意欲が湧いてきた」とおっしゃっていた。工事が当社のためである以上に、地元の方々の復興意欲を勇気づけたことを知って、厳寒の中、昼夜兼行で作業に励んだ苦勞が報われ、体中に春の陽を浴びたような感じがした。

安全で親しまれる鉄道をきっと…

大阪建設工事事務所・舞鶴工事所長 黒川 俊浩

地図を探し、車を探し、仲間とともに現場へとんだ。驚愕した。呆然とした。怖くなった。被災地での第一印象だった。まだ余震で高架橋が時々動いていた。早く復元しなければならない。これ以上被害を大きくしてはならない。一体、だれがやるか。みんな未経験だ。しかし、今、自分たちがやらねばならない…。当時の仲間の決意はこんなふうだった。

会社の立上がりは早かった。この早さが後で素晴らしい力の一つになったと思う。現場の復旧工事をすべてに優先させた。行政機関をまわり、道路、河川の占用手続きを事後処理とした。地元への説明はチラシを活用した。「どうしたら人と物が動き、どうしたら人の理解と協力を得られ、復旧作業を実現できるかを考え、行動する」というのがチームの合い言葉だった。

手違いがあった。伝達のまずさがあった。感情に左右される場面もあった。多くの反省点がある。しかし、それらは目標を共有した人たちの「熱意」と「行動」で解決できることを知った。ただ、工事屋として忸怩たる思いが二つ残った。一つは壊れるはずのない高架橋が壊れたことだ。もっともっと地震に強い構造物をつくろう。いま一つは地域の人たちの声である。「新幹線の高架橋が落ちて見晴らしがよくなった。列車が走らなくて静かだ。復旧はいいが、また騒音、振動に悩まされる…」。

「新幹線公害」。耳にするとつらい。「快適な旅」と「地域に親しまれる鉄道」が両立できる設備をいつかきっとつくろう、と誓った。

社外の協力が総合力を発揮

金沢支社・金沢構造物検査センター副助役 吉村 久昭

今回の大震災で私は、JR神戸線甲子園口～芦屋間と元町高架橋の調査および復旧工事監督、さらに新幹線阪水高架橋復旧後の列車走行試験（3回）と、延べ39日間にわたり、現地での作業にあたりました。

これらの作業を通じてまず迫られたのは、構造物の変状把握、対策工法の選定、最低限必要な工期などから、開通期日までにどこまで工事が可能か、ということを見極めなければならないことでした。こればかりはチーム全体が結束し、知恵をしぼった総合的な判断が不可欠でした。

対策工法が決定したあとは、自分が分担する持ち場を自分の技術を信じ、場面ごとに即断即決、必要な指示は速やかに出すことが求められました。開通日に絶対、間に合わせるのが自分の任務だと、肝に命じて進めました。土地勘はない、協力業者とは初対面、果てしなく続く交通渋滞…と、まったく先の読めない中での毎日の仕事でした。しかし、1日も早く列車を通したい、それが被災地域の復興につながるのだ、ということをもみんなの合い言葉にしたことで、がんばることができたと思います。

今回の震災で学んだことは、緊急事態が発生した場合、いかに素早く対処するか、日頃からしっかりとした体制づくりをしておかなければならない、ということでした。そして、JR社員だけでは復旧は不可能だったに違いなく、大事なのは協力業者を含めたあらゆるネットワークを駆使した総合力で、これが非常時に大きな威力となることが理解できました。

「明日開通」へ必死の保線作業

京都支社・草津保線区施設係 佐竹 英樹

地震からちょうど1週間目の1月24日、私は復旧作業支援のためJR神戸線芦屋駅へと向かいました。当日、鉄道は二つ手前の甲子園口駅までしか開通しておらず、そこからは全員徒歩で行かなければならない状況でした。テレビで見てある程度の覚悟はしていたものの、やはり直接、目のあたりにした町の光景は悲惨の一言でした。そのうち作業中の軌陸車（軌道、道路両用車）に出会い、荷台に乗れるだけの社員を乗せてもらい、目的地に向かいました。

芦屋駅構内はあちこちでレールが曲がり、地盤沈下している箇所も相当数あり、こんな無残な線路を本当に自分たちの力で、元に戻すことができるのだろうか、まず大きな不安が先に立ちました。しかし、すでに「明日の初列車から芦屋まで開通」と新聞発表されていたため、なんとしても当日の作業で復旧させ、予告どおり開通させなければなりません。ところがバラスト補給と道床の突き固めに欠かせない作業車、マルチプル・タイタンパーが折り悪く故障ということでした。

「こうなったら、やるっきゃない」と、支援者全員が一斉に人海戦術で作業を開始。かつてこなしこともないような長時間の突き固め作業や敷設作業を1日中行い、結局、予定どおり1本の線路を芦屋駅まで通すことができました。全員が危機感を持ってことに当たれば、これほどまでの仕事ができるということは、まさに驚きそのものでした。

ほんの1日だけの支援ではありましたが、自分のやりとげた仕事に熱い満足感を覚え、これからの社員として人生に、大きな刺激となった復旧作業でした。

足を棒にして被害調査

京都支社・吹田保線区施設技術係 河村 清春

震災発生から6日後の1月23日、私は初めて震災現場に入りました。京都支社が受け持つ芦屋川橋梁から下り2駅目のJR神戸線住吉駅構内までの被害調査を担当することになりました。

手前の摂津本山駅までは芦屋川などの橋梁に被害が集中していましたが、同駅を過ぎてから目にした盛土区間の被害には、ただぼう然とさせられました。底面幅1mもあるかと思われる土留壁が、いたるところでゴロゴロころがっており、のり面(盛土の斜面)を防護している張ブロックも完全に崩壊してしまっていたのです。「これはひどい…」と、あとは言葉になりませんでした。

とにかく一刻も早く被害状況を把握しなければと、歩いて歩いて、ひたすら歩きまわり、本格復旧に向けての処置、対策の検討に忙殺された毎日でした。

こうした震災被害をつぶさに見て痛感したことは、私が所属する保線区の土木工事に関する中長期計画、とくにのり面防護工事に関する問題でした。当然、雨水の浸蝕に対する防護が中心で、費用の上からも建費要素の多い内容になっています。これをいま一度見直す必要があるのではないか、と思わざるを得ませんでした。これまでの工法でいいのだろうか？ 修繕費で対応できる工法はないものだろうか？ などとさまざまな思いが交錯しました。

それにしても被害状況把握から本格復旧まで、予想以上にスピーディにこなせたことをたいへん誇りに感じています。そしてこのような大規模災害の復旧作業に従事できたことは、私自身にとって貴重な財産になったことも事実で、この経験を十分生かせるよう、これからも頑張っていきたいと思っています。

大渋滞と闘った「21日開通」

大阪支社・工務部長 坂田 英洋

私はJR宝塚線で最も被害の大きかった川西池田～宝塚間の復旧工事を担当、開通までの4日間、現地対策本部長を務め、その後、大阪支社に移管されたJR神戸線住吉駅以東についても、同様な立場で復旧にあたりました。

JR宝塚線の場合、現地の対策会議でまず各系統ごとに立てた作業スケジュールを、平行作業とシリーズ作業に区分し、綿密な全体の復旧スケジュールを組み立てました。その段階ではメンバーたちも、「これなら1月21日始発までには開通できる」と自信を持ったものでした。

ところが、現実には大きな誤算が一つあったのです。それは作業そのものではなくて、1km進むのに数時間もかかるという、予想だにできなかった交通の大渋滞です。作業員、資材、機械などを乗せて早朝出発した車が、現場に到着するのは日没後というありさまでした。さすがに当初の計画は徐々に遅れはじめ、みんな「21日始発開通」に自信を失いかけてました。

しかし、結果的にはこのハンディをみごとに乗り越えました。みんなで懸命に知恵を絞って、部分的に作業が重複するのを覚悟のうえで、その時点で可能な作業を即刻着手する、工法を変更し作業時間を短縮する、開通後でも可能な仕事は後回しにする、作業員を増員、かつ現場の車で寝泊まりする…など、次々に作業体制と方法を改善強化しました。

JR神戸線の復旧には長時間かかることが予想されていたため、阪神間輸送のバイパスとして宝塚線の早期復旧は、絶対欠かせない社会的要請でした。これをメンバー全員に強く訴え、みんなが一丸となってくれた結果が、予定どおりの開通につながったことと思います。

この作業を通じ、何事も時には不測の事態は避けられないが、躊躇せず知恵を絞って新しい状況に対応すれば、必ずうまくいくということを強く認識させられました。

一番長い5日間、心意気が通じた

大阪支社・尼崎保線区助役 畠山 眞一郎

私は地震当日の1月17日からJR宝塚線の復旧作業のため、中山寺駅現地対策本部に派遣されました。そして大阪支社工務部長の現地対策本部の担当区域で最も被害のひどかった川西池田～宝塚の線路復旧工事に従事しました。地震直後の線路巡回に始まり、被害箇所の調査、昼夜にわたるマルタイ作業(大型機械による道床つき固め作業)と人力によるタイタンパー作業(道床つき固め作業)、さらにレール交換作業など、一分の隙間もない過密作業が連綿と続きました。21日の開通までの5日間は、これまでの保線区の経験で最も苦しく、また長い5日間でありました。

「1日も早く復旧しなければアカン」を合い言葉に、懸命にがんばりましたが、道路の交通渋滞で作業員の送り込みが大幅に遅れるなど、頭を抱えたこともありました。21日始発開通では特別なセレモニーはありませんでしたが、営業列車を中山寺駅ホームに迎えた時は、この仕事をしていて本当に良かったと感激しました。

川西池田～宝塚間の開通後は、この区間の運転のスピードアップをはかる作業にかかりました。電力区と調整しながら、福知山支社からの応援マルタイ(つき固め用の機械)や、自分のところのマルタイを動員して、連日連夜の突き固め作業などで線路状態の、強化に努めました。この区間がJR神戸線加古川駅から播但線、福知山線経由で東西を結ぶ分断されたJR神戸線の迂回ルートとして極めて重要な一部だったからでした。

今回の震災被害地域が当保線区の半数以上の社員の居住地であったため、社員の自宅も被害を受けていたにもかかわらず、休憩さえままならぬ中での復旧工事でした。しかし、一言の不平、不満も口にだす者もなく復旧第一に徹し、労災事故も皆無だったことは特筆すべきことと思いました。

確かに線路としての形を整える上で軌陸車(軌道、道路両用車)など機械類の強力な働きには、目をみはるものがありました。早期開通にこれらの機械類が大きな貢献をしたことはまちがいありません。しかし、1日でも早く開通をと結束した当保線区全員の意気込みがはるかに勝っていたと思います。2度とあってほしくありませんが、「いざ、鎌倉」となれば、われわれは一丸となって立ち向かえるのだと、私は大きな自信を得ることができました。

惨状も消しとぶ現場の熱気

和歌山支社・和歌山保線区助役 出口 優

かなりの時間が経って、そこが兵庫・長田区内であることに気づいた。すでに夕闇が迫っており、街角のビルが前のめりに、あるいは左右に傾いている異様な光景があった。

薄暗くなった街路を人々がうつむきながら、黙々と列をつくって歩いていく。リュックを背負った姿が目立っているのが、光景の異様さを一層増幅させる。陽もすっかり落ち、闇に包まれはじめても、あたりに灯はほとんど見えない。ゴースタウンそのものだった。

乗っている車が信号で停止するたびに、灯の消えたビルがこちらに傾いている。早く信号が変われ、と無言で叫んだのは私だけではなかった。

応援先の職場に着いた時、すでに8時をまわっていた。さすがに事務所は煌々と明りがともり、ホッとした。しかし、そこはすでに戦場だった。区長のねぎらいの言葉も上の空、緊張した面もちで飛び回るみんなの動きが気になり、今から何を、どう、という不安が襲ってきた。道すがらの恐ろしい光景も、どこかへ消しとんでいた。

翌日からの復旧工事は計画、施工、工程、変更工程と、さながら火事場の様相を呈していた。予想される支障、予想できない新たな支障などに頭をめぐらし、時には空転するいらだち…。うなりをたて錯綜する現場で、時間だけが平然と過ぎていった。

今回の震災復旧は突然の未知の事態に対し、自分の技術と経験を信じて立ち向かい、いかに長丁場を乗り切るか、ということを教えてくれた。この現場が示して見せた勇気と気概を、私は和歌山に持ち帰った。

大增発に総力戦で線路保守

福知山支社・福崎鉄道部管理係 武村 卓司

地震発生直後、工務グループの全社員が非常召集され、姫路～和田山間の播但線全線の総点検にあたりました。その結果、どこにも被害や異常がないことがわかりました。しかし、テレビニュースでは山陽新幹線の落橋をはじめ、未曾有の鉄道被害を報じており、みな愕然としたものです。

やがてわれわれが保線を担当している播但線が、不通になったJR神戸線の迂回ルートとして、重大な使命を託されることになり、一挙に緊張感が高まりました。ブルートレイン、「スーパーはくと」などの特急に加え、ノンストップ快速など、毎日20本もの列車が増発されることになったからです。

ノンストップ快速は時速95kmでの高速運転です。とにかく速いから目に見えてレールの頭部は磨かれてしまう。レールの継ぎ目付近のバタつきもありそうだ。車両の揺れや乗り心地に影響するのでは。増発でレールにかかる総重量はこれまでの倍に達する…。一気に増大する負担に、果たして軌道は大丈夫だろうかと、確信はあるものの、次々と線路の保守が気がかりになってきました。

毎日、毎日、ほんのわずかな異常でも見逃すまいと、懸命に線路の点検を繰り返しました。さらに豊岡鉄道部にも応援部隊の派遣を要請し、線路の保守作業に強力な威力を発揮する作業車、マルチプル・タイタンパーにも出動してもらい、文字通り、総力をあげての保守体制となりました。

われわれは迂回輸送にあたって、とにかく最後まで1件の事故も起こさない、ということを最初にみなで誓いました。それが達成された満足感はたえようもありません。これからも安定輸送を続けるため、この経験を生かしさらに質の高い保守作業をめざしたいと思っています。

崩壊の恐怖の中で被害調査

米子支社・米子施設区助役 川上 雄司

日本の土木技術の粋を集めて建設された新幹線があゝの震災の魔の手に落ちるとは、一体、だれが予想できたでしょうか。テレビ、ラジオで報道されるたびに被害が広がり、最初、「対岸の火事」のように受け止めていた私も、次第にことの重大さに気づき、支援に向かわねばと思っていた矢先、神戸支社から支援の要請を受けました。

地震の翌日の18日早朝、5名のメンバーを編成、被災地に向け出発しました。神戸支社でのわれわれの任務はJR神戸線東灘～神戸間の土木構造物の被害把握と、その復旧計画、および概算予算の算定でした。現地調査は車が使えないため、すべて徒歩で行い、各自が調査用の器具を携え、橋梁の支承部や桁の損壊状況の確認作業を進めました。

担当した場所はファッションの町として有名な元町駅周辺の高架橋が中心でしたが、高架橋下には民家や商店が軒を並べて密集しており、高架橋内部にはほとんど立ち入ることができませんでした。数箇所あったすき間から内部の被害状況をチェックするのが精一杯で、満足な調査ができなかったのは残念です。三ノ宮駅周辺では傾いたビルがいまにも崩れ落ちそうな中で、恐怖心と闘いながら無我夢中で調査しました。

調査箇所は全部で16箇所、延べ4,760mにわたり、そのデータをもとに連日深夜まで復旧計画と概算工事費の算定作業を続けました。復旧計画の変更から一時、作業が空転したこともありましたが、われわれが担当した部分は22日までにすべて完了することができました。

この間、神戸市内は水道、ガスがまったく使用できなかったため、顔を洗うことも、風呂にも入ることもできず、食事も不規則という日が続きました。が、苦しい最中に神戸支社の懸命な配慮で無事、任務を果たすことができました。幸い、あとになって高架橋の復旧工事が当初、われわれが計画したとおりの工法で進められたと聞き、支援に参加した一同も苦労の甲斐があったと喜んでいました。

最後に今でも生活再建に苦闘されている阪神・淡路地区のみなさま方の1日も早い復興をお祈りします。

人間関係が仕事を前に進める

福岡支社・小倉新幹線保線区施設技術係 清川 正俊

私は、震災の復旧作業では25日間にわたって、六甲トンネルをはじめ、付帯設備や高架橋など新幹線施設全般の点検と被害状況の調査にあたりました。

現地の作業の中でとくに慎重になったのはトンネル内部の調査でした。当然、地震発生からしばらくの間、余震などによる2次災害を防ぐため、入坑を見合わせていただけに一步一步、緊張の連続でした。

その中で気になったのは安全性には問題なさそうな小さなキズなど、果たして今回の地震によるものか、それとも以前からあったものか、区別できないものもありました。一刻を争う復旧状況ではこうした箇所の判定にも神経をとがらせ、厳密に処理しようと気持ちが焦るものです。日常の定期検査で一応の記録は残されているのですが、小規模のものは時には判定しにくい場合があります。このことを教訓に私はいま、職場の中堅の一人として検査記録の見直しや整理を進め、有事に即応できるよう情報資料の整備と共有化に努めています。

また、われわれは普段、お互いに知り尽くした同僚に囲まれて仕事をしていますが、復旧現場では初対面同士の人間ばかりですから、作業上の問題などでだれに相談したらいいのか戸惑い、作業が中断したこともありました。が、不思議なもので、一刻も早く調査を終了させ、復旧作業にとりかからなければならないという共通認識があるため、寄せ集めのグループにも自然にリーダー的存在が現れたのです。それでひとつの人間関係ができあがり、作業がスムーズに進んでいきました。「必要」が「人間関係」の「母」…になることもあるのです。普段は気づかないものですが、ひとつの仕事に取り組む時、人間関係がどれほど大切な要素なのかということを教えられた復旧作業でした。

—— 電気の現場では 果断な新技術導入で活路

大阪建設工事事務所・大阪電力工事所電気技術主任 小原 勝邦

震災直後、われわれが最初に取り組んだのは高架橋の復旧工事に支障となる倒れた電柱や、折れ曲がったビーム(2つの電柱にさし渡したはり)および架線などの電気設備の撤去作業だった。撤去作業を行いながら、復旧方法について検討を重ねた結果、電車線路設備にハイパー架線と呼ばれる新技術を導入することに決定した。

これまで新技術を導入する際には、基本方針の検討に時間をかけることが多かったが、今回は限られた時間の中で導入することになり、作業のあと戻りは許されない状況だった。また、ハイパー架線と集電特性(パンタグラフとトロリー線が接した時の集電特性)などに多少の課題があったが、施工過程で現場と設計担当者が一体となり、これらの問題を解決し、電線数の少ない簡素な設備を実現することができた。

復旧工事は突貫工事で行われたため、工程会議の開催もままならず、各所で競合作業が多くなった。このため細かな工程管理が非常に重要と判断、復旧工事の全体工程とそれぞれのパートの工程を連携をとりながら同時並行で進めるよう努めた。

その結果、社員と協力企業の一致団結が強まり、結束して連日連夜の作業にあたることができ、早期復旧を可能にした。工事の質を決めるのは必ずしも時間の長さではないことを証明できたと思う。

心ひとつに混成部隊

京都支社・電気課 利根 文秋

震災当日は早朝から支社の対策本部に詰めていた。京都は震度5の強震だったが、設備関係の被害は思ったより少なく、テレビに映し出されたわずか70kmしか離れていない神戸の姿が信じられなかった。

その後、神戸支社への応援が具体化し、まず1月24～28日までの5日間、神戸支社に泊まりこんで被害状況、復旧状況などの調査、報告や電話対応などにあたった。2度目は2月7日から3月10日までの約1カ月にわたる長期になり、復旧作業の応援ということで現場に出た。とくに長区間にわたり被害の大きかったJR神戸線兵庫～鷹取間の電車線路設備のハイパー化に従事した。この工事はき電ちょう架方式の採用及び高圧配電線の地下ケーブル化などによって設備の簡素化、保守の効率化、安全性の向上を図るもので、復旧工事に合わせ新方式を導入することになった。

作業体制は各支社からの担当者とJR東海、NESCO（西日本電気システム㈱）などからの応援者も加わった約10名の混成部隊になった。設計基本構想の作成、現地測量調査、保守・土木関係者との調整、そして最終設計まで行ったが、初対面同士だったにもかかわらず、ひとつの部屋に集まり、「一刻も早く耐震性にすぐれた設備を完成させるのだ」と目標もひとつというわけで、たちまち心もひとつになった。情報交換も活発、適確になり、それぞれが得意分野を責任を持って分担し、あいまいなやり残し部分が出ることもなく、すべてが理想的にスムーズに運んだ。しかし、そうした中でもやはり四六時中、緊張感がみなぎっていたことは言うまでもない。

神戸の現場を経験したことで、これまでの日常の仕事はややもすれば流れに乗って進めているだけでは…と反省した半面、多くの社員や他社の社員と協力してささやかながらも、復旧作業の一角を成し遂げたという、得がたい充実感が残った。

無言のレール、被害調査は進む

京都支社・京都信号通信区助役 寺坂 俊作

私は被害調査の応援のため神戸支社へ行くよう指示を受け、1月26日、現地へ向かいました。大阪から芦屋までは電車で行き、芦屋から先は前日、回送しておいた自動車を使ったのですが、途中の光景は小学校時代の教科書に載っていた、関東大震災の写真を現実に見ているようでした。10kmほどの距離の神戸信号通信区に到着したのは、3時間後の正午でした。

助役の説明のあとミーティングを行い、午後1時すぎ、いよいよ現地調査に出動しました。メンバーは本社、金沢支社とNESCO(西日本電気システム㈱)から各1名、京都支社から2名の計5名という態勢で、JR神戸線東灘～須磨間の通信設備の被害状況に関する調査が中心でした。このほかケーブルルートの復旧工事費の概算算出などもわれわれの仕事でした。

まず、神戸駅から須磨に向けて出発しましたが、線路に入るといきなり歪んだレールが目に見えこんできて、地震の破壊力の恐ろしさをまざまざと知らされました。が、普段の作業の場合だと、風を巻き上げ列車が走り抜けていくレールの脇を歩くので、絶えず緊張を強いられていますが、この日は1本の列車も運行していないわけですから作業に専念でき、皮肉にも非常に効率的に進んだものでした。

作業の途中、市街地を見渡すと、多くのビルや家々が倒壊した身震いするほどのすさまじい光景が広がっていました。

肝心の通信設備は場所によっては通信トラフルート(ケーブル防護溝)が横倒しになっていたり、陥没してトラフルートそのものの姿が消えていたり、ケーブルが露出していたり、という状態が続いていました。

崩壊の危険もあり駅内部への立ち入りは禁止されていたため、いつもはお客さままでにぎわっていた神戸駅も三ノ宮駅も、いまや人影ひとつないゴースタウンと化していました。

しかし、徐々に復旧が進み、2月中旬には住吉～灘間を残すだけで、大阪～住吉、姫路～灘が相次いで開通してゆく姿を見るにつけ、日本の鉄道技術のすばらしさに感動したものでした。また、民鉄の中でJRが最も早く全線開通させたことも、大いに誇りになると思いました。

破壊の中を…重苦しい疲労感

京都支社・京都信号通信区電気技術係 坂田 忠雄

1月23日、リュックの中には弁当、水筒、そして作業道具…。リュックを背にする時はいつも楽しいはずなのに、その日は心なしか足が重かった。これから何が待っているのか、不安のままJR神戸線甲子園口駅から芦屋駅まで線路を歩く。電車のすっきり途絶えた4線区間を、普段は常時励行する確認動作の“片手水平上げ”も“指差確認”もいらないけれど、足元だけは注意して西へ西へと歩く。国道を行きかうパトカー、救急車のけたたましいサイレンの音が耳につく。

私が担当した調査は列車無線の確認、芦屋駅のFAXの設置、列車運行情報システムの確認だった。実際の仕事はさほど困難なものではなかったが、肝心の連絡回線がパンク状態の上、土地勘のないまま移動しなければならず、思うように作業は進まなかった。作業で立ち寄るどの建物の時計も、「5時46分」を差したまま、宙吊りになっていた。

帰りは国道を歩いた。倒れた建物、崩れた塀の下などから、「助けて…」という声が聞こえてきそうだった。あまりにも生々しい震災の傷跡を肌で感じさせられた重い時間だった。サイレン、倒壊した家屋、ひっくりかえったロッカー、停止した時計、人気のない駅…。仕事の疲れより、破壊と混乱からくる精神的な疲労に打ちのめされていた。

数日後、車を回送するために芦屋駅に行くと、電車が走り、人も集まりだしており、やっと救われた気持ちになった。

自宅被災もかえりみず現場で奮闘

大阪支社・尼崎信号通信区助役 宮島 武男

あの日、激しい揺れが襲ったあとも、テレビは地震があったことを伝えるだけでした。地震の規模や被害状況が皆目わからないまま、散乱したアパート内を簡単に片付け、とりあえず職場に向かいました。始業時までに出勤できた社員は、わずか3分の1程度で、他の社員と連絡をとろうにもNTT回線が全く通じず、その消息の把握さえままならない状態でした。

復旧作業はJR宝塚線を担当、限られた要員で沿線の被害調査をしつつ、踏切の警報装置や遮断装置などの点検、処置を並行して行いました。同時に担当部門への報告と復旧計画の策定などの作業にも追われました。倒壊した家屋や瓦礫が散乱、ひどい交通渋滞の中を現場に向かったり、ガス漏れで避難勧告が出されている地域での調査もありました。

信号通信施設の損傷はいったん通電し、機能確認をしてはじめて判断できる場合が多く、外観だけでは確認できない点がむずかしいのです。運転再開までの限られた時間の中で、慎重の上にも慎重に機能確認をしながらの復旧作業となりました。

今回の復旧作業では自宅が被害を受けているにもかかわらず、運転再開まで自宅に戻らず現場で作業に没頭した多くの社員がいたことが忘れられません。こうした社員の強い使命感があったからこそ、また、時には安全とか基本とかいってられないような緊迫した状況の中でも、その原点をしっかりと守ったからこそ、1月21日、JR宝塚線は無事に開通できたと思います。

開通後も本復旧に向けて度重なる勤務変更にも皆、快く応じ、早期復旧に大きく貢献したことも記憶にとどめたいと思います。震災復旧を通じ、社員がそれぞれ共通の使命感をもち、信頼できる技術力に支えられ、自分たちの設備は自分たちで守る、という気概にあふれていたことをひしひしと感ずることができました。

復旧へ譲り合い、競い合い…

大阪支社・大阪電力区助役 梶原 良敏

私たちが派遣されたJR宝塚線の現場は、中山寺駅を中心に対策本部が設置され、文字通り不眠不休で復旧にあたりました。被害状況は前例のないほどすさまじく、電車線の支持物である電化柱の倒壊や切断、散乱した架電線など、手もつけられない状態でした。

まず、復旧体制づくりから苦労が始まりました。復旧要員はどのくらい必要か、協力業者の応援体制をどうするか、作業に必要な機材をどこに、どう手配するかなど、たいへんな混乱の中で一刻の猶予もなく進めなければなりませんでした。さらに作業が始まって必要な資材が交通渋滞などで必要な時に手にはいらないことが多く、有り合わせの部品でなんとかしのぐといったこともしばしばでした。

被害と同様、作業の進め方も前例のない体制にならざるを得ず、保線区との共同作業になったため、絶えず打ち合わせを密にしながら、お互いに譲り合い、かつ競い合うという高度な相互理解が要求されました。

もちろん作業環境は最悪で、駅舎の電気は断線したままでしたから炊事も不能、暖房機器は皆無という状態で、1月の厳しい寒さに身も震える思いでした。ようやく石油ストーブが確保され、夜遅くなって食事が届いた時は、生き返った心地がしたものです。

しかし、こうした苦労も復旧に対する区員全員の熱意と努力が実り、地震発生からわずか4日という短時間で、JR神戸線の迂回ルートとしてのJR宝塚線を復旧させ、列車を走らせることができました。自分たちの大阪支社管内にも被害を抱えながら、まずは最優先地点の神戸支社へ駆けつけ、復旧に貢献できたことは格別の喜びでありました。

迂回トンネルの安全確認に走る

福知山支社・福崎鉄道部管理主任 杉本 常己

大震災でJR神戸線が不通になり、ブルートレインが播但線経由で迂回すると発表された時、とっさに頭をよぎったのは、この線にある生野トンネルのことです。このトンネルは台帳面積では一応、運行可能なのですが、もともと狭いためトンネル照明や信号通信ケーブルなどの付帯設備が邪魔になって、安全運行に支障がおきるのでは、と心配になったのです。

そこですぐ測定器を持ってトンネルに入ったところ、一応、余裕もあってホッとしたのですが、やはり実際、列車が無事通過するまでは安心できません。いよいよ1番列車が運転される夜を迎え、施設の担当者といっしょに運転の確認のため現地に行きました。

列車は時速15kmの最徐行でソロリソロリとトンネルに入っていく、そして何事もなかったように抜けていきました。やれやれと思いながらも実際に目で確認しなければと、トンネルの暗闇に入り、照明とケーブルを一つひとつ丹念に点検しました。おかげでどこにも異常がなく、これなら今後の迂回運行も大丈夫と確信でき、その旨を運転指令に報告、現地から引き上げました。

その後、多くの列車が夜間運行され、さらに年度末の切り替え工事もあり、これがまた、こまぎれ工事だったため、非常に苦労しましたが、これらの作業も無事果たすことができました。

それにしても非常時とはいえ、播但線が迂回ルートになるとは夢にも思いませんでした。それだけにレール網の持つすばらしさに感動するとともに、その使命の重要性を痛感しました。そして、あの混乱の中、多くのお客さまを無事故で運べたことに大きな誇りを感じました。

メーカーの実力に勉強不足痛感

広島支社・工務部電力課 若山 孝博

私は神戸支社に派遣され、本復旧設計チームの一員として震災復旧にあたりました。電力設備の復旧体制は応急復旧と本復旧の2班にわかれ、応急復旧は神戸支社の社員が担当し、支社から応援にいった私たちが担当したのは本復旧でした。応急復旧した設備を恒久な設備へ全面復旧させるため、設計、資材の準備、施工工程の調整、新架線構造の仕様書の作成などを行いました。

被害を受けた膨大な設備を通常の方法で設計すると、設計だけで5～6カ月程度かかってしまいます。今回は災害復旧で設計期間を短縮しなければならず、各メーカーや事前に設計施工を発注していた請負会社などと一緒に測量、施工を行った結果、約3カ月で工事を着工することができました。

設計の段階で感じたことは、参加してくれたメーカーの専門知識の強さでした。鋼材加工メーカーからの支援で、強度の検定などをしていただき、設計そのものを非常にスムーズに進めることができました。これはほんの1例ですがJRの技術屋として、荷重の計算、強度の検定などについての専門知識をもっと身につける必要があり、自分たちの勉強不足を痛感しました。

震災復旧で私たちがどれほどお役に立てたかはわかりませんが、本復旧による電力設備の強化、そして早期の全面開通に多少とも関わりを持てたことに、誇りを感じました。

—— 建築の現場では 先輩の経験と知恵、貴重な財産に

本社・建設工事部 出井 歩

地震の翌々日から私は復旧対策本部・六甲道復旧部の一員として、とくに被害の大きかったJR神戸線六甲道駅の復旧工事に携わることになった。高架の復旧方法や開通方式が日々刻々と変更され、私を含めて建築の8名の六甲道復旧班は、連日、仮設駅舎のデザインやお客さまの誘導方法などの検討を重ねた。

「これが最終案ですね！ 変更ありませんね！」とゼネコンから念を押され、「今日のはこれが最終案です」と答える日々が続いた。

検討を進める中で、仮駅はお客さまに不安を与えず、安心して利用していただけるよう、可能なかぎり本設仕様の仕上げを行うことにした。といっても早期復旧が大前提なので乾式工法（パネル合板、金属など乾式材料を使った工法）を採用し、階段は鉄骨階段に、また雨漏れ対策のために高架下には折板屋根（金属系の屋根）を設けるなど配慮した。そして開業の前夜にはコンコースに観葉植物も置かれ、無事、その日を迎えた。

本設駅舎の計画も通常の進め方では間に合わないので、復旧班の独自判断で進めたものもあった、といってすべてが順調に進んだわけではなく、これを機会にさらに良い駅にしようとのことで、そのための検討時間が加わり、結局、本設駅舎の工事も突貫工事になってしまった。

復旧工事に携わって、工期短縮の知恵や仕事の進め方は、長年、多くの経験を積んできた所長や助役らの先輩たちの存在に負うことが多かった。駅の建設に関して身につけなければならない知識が、まだまだたくさんあることを痛感した。そして復旧に携わったみなさんと貴重な体験ができたことを今後の自分の財産にしていきたいと思う。

実感した「やればできる！」

大阪建設工事事務所・大阪建築工事所施設技術主任 内藤 邦彦

私は六甲道復旧部の一員となって、復旧工事に参画した。なにしろ土木、軌道、建築、電灯電力、通信、電車線、機械という建設工事部のすべての部門が一斉に作業するという超過密状態だっただけに、作業手順の綿密な打ち合わせと関係部門との調整が非常に重要なポイントになった。とくに駅舎の旅客上家の復旧に関しては、土木工区が3社の施工企業に分かれており、1週間先の工程などとても把握できない状況の中で、クレーンの配置場所、設置日時など数回の調整の末、ようやく決まるという状態だった。

しかし、建方(組み立て工事)前日の夕方になってもジャッキアップが完了していないこともあり、当日の早朝から、墨出し(位置決め)、柱脚アンカー(打設の取り付け作業)、鉄骨組み立て作業と、時間単位に追われる作業を行ったこともあった。

駅の施設関係については工期短縮を図るため、ユニットハウスを使用し、本設仕様で復旧可能と判断できた順番に階段、床の仕上げ作業を、工程の中に組み込んでいった。また、電気関係部門とは作業工程でとくに密接な調整を行った。

今回の復旧工事は短時間の勝負だったが、いくら時間に追われていても、一つひとつ作業を積み上げ、先を読んでそのつど、適確な判断をくださなければならないことを学んだ。また、多くの人が一つの目標に向かう時発揮する巨大なパワーが、不可能を可能にすることを実感した。そして「何事もやればできる」という確信と、粘り強く仕事をやりとげたという自信を得ることができた。現場を経験することで初めて掴むことができたものが、これからの自分の仕事に大いに役立つに違いないと感じた。

迫る時間、ぎりぎりの同時施工

大阪支社・大阪建築区建築技術主任 鹿嶋 和仁

2月初め、私は神戸支社支援でJR神戸線芦屋駅の復旧工事を担当することになりました。みな1日でも早く復旧をと、懸命な作業を続けましたが、緊迫と混乱の最中だけに時には工事に関する本社の意図が現場に十分伝わらないことも起こりました。そのため資材の手配などに手間取り、本社指示とは別の資材で急場をしのいだこともありました。緊急事態であればこそ、打ち合わせは慎重に進めなければならないことを痛感しました。

また、JR神戸線の上下の外側・内側線を同時開通させる“四線運転”をめざしていたため、工事全体の調整が非常に複雑になりました。私たちが施工した仮階段、桁の仮受け台などが、線路や架線など他の工事の支障になる場合があったりで、すべての工事をスムーズに同時進行させることのむずかしさはたいへんなものでした。開通日を遅らせることはできない待ったなしの状況の中で、ひとつの現場全体の進行を左右する建築の重要性を、改めて認識させられたものです。

ある時、ホームに立っていると、お客さまが近づいてこられました。工事のことで何か苦情でも言われるのでは…と身構えていると、「このホームの屋根は全部こわれたんでしょ？ よく短時間でここまで復旧できましたね。さすがJRさんですね」と感心されたのです。ホームの上屋の建設はどちらかといえば、“4線運転”開始後にゆっくりやってもよかったのでは、と思っていただけに、このお客さまの一言で、それが間違った考えであることを知りました。お客さまはよく見ている、早くやっていて本当によかったと思いました。そしてそれまでの苦労が報われた気持ちになりました。

いつも時間に追いまくられ、気持ちばかりあせったり、バタバタしっぱなしでしたが、なんとか安全に完了できたことで快い達成感にひたることができた工事でした。

復旧芦屋駅、復興のシンボルに

大阪支社・大阪建築区建築技術係 山田 健介

倒壊こそ免れたものの、JR神戸線芦屋駅は大きな被害を受け、私はその復旧工事に加わりました。この工事を通じて感じたことは、緊急事態ということで、復旧の意思決定機関がわれわれ現場の人間にとって、通常よりはるかに近い存在になったことでした。それがなければ短期復旧も不可能だったに違いありません。おかげで施工段階での迅速、適確な判断が可能になり、協力業者への指示も容易になりました。もちろん、復旧方針を理解し、実行に移すには、普段から技術力を高める努力と、経営理念をはじめ各種の指針を確実に理解、消化する姿勢が大切だったと思います。

前例のない錯綜した現場でのこと、作業に加わった各部門間の調整に必要以上の時間がかかることもあり、「縦割り」組織の課題を感じたのも事実です。しかし、一部のそうした問題を差し引いても、今回の復旧作業は完璧に近い結果だったと思います。

私が現場で心がけたのは、出される方針、指示を常に前向きに受け止める、ということでした。とかく一方的な指示には「やらされる」という受け身的な姿勢になりがちですが、自分なりに指示の内容を積極的に理解し、判断することに努めたことで、協力業者の人たちへの説明も自然と熱意がこもり、お互いのコミュニケーションが充実、一体感が盛り上がっていくのを肌で感じました。

まだ、解体すらされていない建物が多く残っていた中で、芦屋駅はいち早く復旧されました。これがお客さまにとって震災復興のシンボルになったことは、ひとつの確かな社会的使命を果たせたものと思いました。