

5 その時、車両・工場の現場では…



大型クレーンを投入しての脱線列車の復線作業

驚くべき早業、一夜で復旧計画

本社・車両部 山口 正志

私は鷹取工場で地震の翌日から約1カ月にわたり、工場内で被災した設備の復旧作業にあたりました。設備の被害状況の調査に始まって、復旧計画の策定、復旧の進捗状況の把握、復旧費のとりまとめなどを行い、本社車両部へ報告、予算承認を更けて工事に着手するというものでした。

まず、復旧計画段階で驚いたことは、単なる復旧ではなく、検修作業の効率化と復旧費の低減を図るため、建物を集約、従来の半分程度の敷地で再建するという計画が、なんと一夜にしてまとめられてしまったことです。これは工場幹部を始め、関係社員が日頃から問題意識を持ち、改善意欲があったからこそ、あれほどの大災害時にも冷静、かつ瞬く間に計画を策定できたのだと思い、たいへん感動しました。

復旧にあたって工場社員はもちろんのこと、建設工事部、保線区、電力区などが一体となって取り組み、早期復旧を実現した事実は、われわれJR西日本の底力として、これからの会社の発展を支える基盤になるに違いありません。

また一方で、本線の復旧を最優先するため、震災直後はごく少数の設備担当で復旧を行わざるを得ず、被害状況や復旧の進捗状況の把握に、若干てまどったことが反省点として残りました。これは工場内設備に熟知している人間が少ないことが原因と思われました。今回のような異常事態を体験して、人材の育成と能力の大切さを思い知らされました。

稼働させながらの工場復旧作業

大阪建設工事事務所・大阪機械工事事務所助役 稲葉 隆一

鷹取工場の建物群は完全に倒壊したもの以外にも、柱が傾いて危険なものが多く、ほとんど全壊状態に近かった。中でも最も重要な施設の旅客車主棟と組立主棟の被害は甚大で、この2主棟を中心にクレーンなどの設備も含めて復旧させなければならなかった。

最も苦労したのは復旧方法だった。最小限のコストで、かつ車両検修を行いながらの復旧作業になり、再建する立場のわれわれと、工場の建物設備部門および車両検修部門それぞれの思惑の違いがあった。結局、工場機能を優先するという事で、傾いた建物はそのまま固めてしまい、クレーンは途中で切断してつなぐというウルトラCをやったのけることになった。

工場サイドの検修作業と復旧工事を同時進行させなければならなかったのは、JRを私鉄よりも早く開通させ、さらに増便、臨時便などでより多くの車両を検修する必要があったからだ。そのため、検修作業と工事の工程との調整が非常にむずかしく、毎夜、遅くまで調整の詰めを行った。

しかし、責任分担は異なっても、めざすものは一つという認識が、多くの関係者を一つにまとめさせた。通常ではなかなか考えられないことも、短時間で結論が出せた。常に最終目標をチェックしながら、作業を進めることの大切さをいまさらながらに再認識した復旧工事だった。

上がる火柱、うねるレール

京都支社・向日町運転所助役 堀 明

ここが本当に神戸なのか！ 日本なのか！ 震災当日の真夜中に見た町は言語を絶する凄まじい光景をさらしていた。非常招集され現場に向かう途中、指示される行き先が幾度となく変わった。結局、灘駅へ赴き、脱線、横転したスキー列車「シュプール号」の復旧作業を担当することになった。京都から5時間かかりで到着したが、駅前広場には余震への恐怖から、避難所に入る気になれない人々が、首にタオルを巻きつけたり、ジャンパーやコートを重ね着したり、新聞紙をまとい、ダンボールを風防がわりにするなどして、締めつけるような寒さの中で肩を寄せ合っていた。

水も、食料も、なにもない。私たち自身、昼食はおろか朝以降、ブタマン1個とジュース1本だけだったが、午前零時をまわっても、緊張のあまり空腹感はまったくなかった。

懐中電灯をたよりに駅舎に入ったその時、陸橋が不気味なきしみ音をあげ、いまにも崩れ落ちそうに見えた。突然、目の前が真っ赤になった。全員、「うわあ、火事だ！」と立ちすくんだ。激しい火柱が上がった。消防車も来なければ、バケツ一杯の水もかけられない。皆、ただボウ然と見守るばかりで、無性に悲しくなった。

崩れ落ちたホームから真っ暗な線路を500mも歩いたのだろうか。レールはアメのようとうねり、一部は枕木とともに闇の中の宙に浮き上がっている。そしてその先には大きく傾いた列車の影…。近づいて見ると、台車の部分がバラストの中に突っ込んでいる。もう一度でも揺れが襲えば、高架下に落下するに違いない。思わず息をのんだ。

ようやく気持ちを整え、「さあ、ヤルゾッ」のかけ声とともに、レッカー車の手配、周囲の状況、不足している機材、電気、電話線の撤去依頼などを一気にまとめ、支社と運転所へ手配した。これが午前2時だった。近所の店には食料はカラッポで、食事が届けられたのは午前3時ごろだったろうか。ほぼ丸1日ぶりに口にした食べ物だった。魚は骨までしゃぶり、もちろご飯も一粒も残さなかった。

作業は急ピッチで進んだ。小さな指示ひとつで全員が大きく動く。実にキビキビと気持ち良いその動き。眠いだの、腹がへっただのといった言葉は、ただのひとつも出なかった。1人の人間の力は小さいけれど、こうして一丸となるとなんと力強いことか。現場作業の汗の中で、大きな満足感が広がってくるのを感じた。

鉄道はみごとに復旧したけれど、被災者のすべての皆さんに、1日も早く笑顔が戻ってくることをお祈りします。

100トン機関車の復旧に挑む

京都支社・梅小路運転区車両技術主任 吉田 勇

強い揺れでいきなりまどろみから起こされました。鉄道も高速道路も通行止め、と有線放送が伝えていましたが、とにかく渋滞覚悟で車で職場へ向かいました。神戸の惨状など夢にも思わず、5時間かかりで職場に到着し、待ち受けていた仲間とともに、西ノ宮で脱線した「EF81」の復旧作業に出動しました。現場にたどり着いたのは地震後、丸1日近くたった翌日の未明でした。途中の惨状は目をおおうばかりで、とても言葉に尽くせないものでした。

駅の事務室は駆けつけた多くの社員でごったがえしていました。仮眠をとるスペースもなく、トラックの運転席を交替で使うありさまでしたが、寒さと空腹と睡魔が襲い、とにかく非常に疲れました。

朝7時、現場を調査し、復旧に向け本格的に作業を開始しましたが、夜が明けてみるとあたりの惨状は、前日をはるかにしのぐすさまじいものになっていました。そこに住んでいた人たちは一体、どうなったことかと、気がかりのうちにも作業の手は休めません。

「EF81」の復旧訓練は数年前に一度経験していましたが、すっかり忘れていてかなり不安がありました。上司から「応援は来てくれるがボクは電車区で、EL（電気機関車）には詳しくないので段取りを説明してくれ」と言われ、一瞬、とまどいました。しかし、なんとか相談しながら手順を説明し、全員で協力して100トンもの「EF81」を一人のケガ人も出さず無事、元のレールに戻すことができました。実に6時間に及ぶ作業となりました。

作業にあたった社員はみな睡眠不足、疲労、空腹が極限に達しており、普段なら文句のひとつも出るところでした。が、この2日間、不満の声はただの一度も聞かれませんでした。いざとなるとやはり、と非常にうれしく、また誇りに思いました。そして普段の訓練がいかに重要か、ということをも痛切に感じたものです。

こうして今、時速120kmで疾走する電車を見ていると、波打ったレール、傾いた電柱や駅舎、崩れたプラットホームなどが、遠い昔の光景のように思い出されます。

「鉄道魂」は健在だった

大阪支社・宮原電車区助役 杉本 一正

われわれ宮原電車区の復旧対象は、三ノ宮駅構内で脱線した特急「スーパー雷鳥」でした。当初、作業にたずさわったのはわれわれ宮電の第一陣8名だけという状況でした。まず、全員で脱線車両を調査し、復旧の手順を決め作業にとりかかりました。幸い普通電車は脱線をまぬがれており、破損したパンタグラフを針金で固定する応急修理で走行できる状態になりました。

一方、特急「スーパー雷鳥」は10両中、大半の9両までが脱線しており、ひとまず1両ずつ復線できるように処置をしました。また、別の列車の「シュプール号」は全軸脱線しているうえ、まだバッテリーが入ったままの状態でした。車内にはお客さまの荷物も散乱しており、あるいはと思い乗務員に尋ねたところ、幸いお客さまは1人のケガ人もなかったとのことで、ホッとしました。

復旧作業は吹田工場と協力し、まだ町のあちこちで火災が発生している中、一刻も早く復旧させようと、寒さも、寝食も忘れて3日間ですべての作業を完了させることができました。

地震によって線路が東西に分断されたことで、221系電車(新快速)が大量244両も宮原電車区に仮配置され、その検査すべてを担当することになりましたが、網干、明石、日根野電車区から応援を受け、無事対処することができました。

また、復旧現場に出動した社員以外の社員も、東西開通まではなんとしても車両故障を出さないぞ、という意気込みで、不安部分には先手をうつ「心配な故障」対策に取り組みました。狭い宮原操車場だけに車両急増による車両の留置手配や、毎日がダイヤ改正という状況に加え、予備車ゼロという条件下での車両運用はたいへんなことでした。

3月31日、JR神戸線六甲道駅から住吉駅まで試験電車に添乗しましたが、当時の現場を目のあたりにしていただけない、よくぞこれだけの短期間で復旧できたものだと、感激もひとしおでした。これこそ、われわれの先輩たちが長年培ってきた“鉄道魂”の成果に違いないと感じました。

今回の大震災の復旧作業は社員一人残らず、JR西日本全体の危機と受けとめ、一丸となって取り組んだ結果であり、必ずこれからの業務に大きな自信となることと思います。

輸送確保へ吹雪の深夜作業

大阪支社・宮原電車区車両技術係 奥田 隆司

私は地震翌日の18日から、復旧作業に加わりました。JR神戸線三ノ宮駅構内で脱線した特急電車の復線がメインの仕事でしたが、支社からの要請で、まず芦屋駅で復旧作業にあっている社員への食料運搬を行いました。新大阪駅で救援物資をトラックに積み込み出発、大阪府警のパトカーが先導してくれたため、2時間ほどで芦屋駅に到着できました。

ところがトラックは弁当を降ろすと、そのまま三ノ宮駅に走り去ってしまい、われわれは芦屋から先は徒歩を余儀なくされました。途中の地獄図のような被災地を、大阪方面へ避難する人波をかけわけながら、4時間後ようやく三ノ宮にたどりつくことができました。

その道中、10数人の人たちから、「電車はいつ動きますか」「駅の中に入れますか」などと尋ねられましたが、何分にも私たち自身が状況をよくつかめていないわけですから、「何もまだわからないのです」と答えるしかなく、非常に歯がゆい思いをしました。

三ノ宮駅の復旧現場は、先発グループが疲労困憊しながらも精力的にがんばったおかげで、3日間で予定の作業を終えることができました。

しかし、大阪市淀川区にある宮原電車区総がかりの復旧作業が始まったのは、実はこのあとからのことです。大阪アーバン・ネットワークの中心から東西に分断された線路の東側地域の拠点として、輸送力確保と車両不足を補うため、まず播但線経由で新快速の221系電車が深夜、続々と送りこまれてきました。区員の懸命な奮闘でこの電車の検査・修理をこなし、新快速の所定運行ができるようになりました。

次にこの221系が仮配置されることで、交番検査の要員確保が必要になりましたが、他区から応援がかけつけてくれ、一本の検査期限切れ電車を出すこともありませんでした。また、別の線区から投入された電車だったため、行き先表示器のロムを交換し、JR神戸線用に「芦屋」「住吉」などに改める作業は、勤務終了後の深夜まで続けられました。深夜作業といえば、猛吹雪の中で野洲の電車区(滋賀県)で行った深夜作業は忘れられません。そして復旧が進むにつれ、折り返し駅の検査班も整備され、検査体制は徐々に充実されていきました。

今回の作業を振り返ってみると、全線開通までの苦しい時期に安定した輸送を提供できたのは、ひとつの電車区の枠を越え、検修区全体の力が結集されたところにあったと確信しています。

地域復興に社員がボランティア活動

神戸支社・鷹取工場助役 本谷 哲男

震災当日、家が倒壊されたり焼失された工場周辺の方々が、難を逃れて工場グラウンドに避難されてこられました。夜になっても火勢は衰えず、周辺の避難場所も満員となり、さらに避難者が増えました。加えて寒さがますます厳しくなったため、なんとかしなくてはと、事業開発室の作業場を開放し、ストーブを用意し、落ち着いてもらうことにしました。一時、250人もの方々が工場に避難されていました。また、震災でボイラー室が全壊し、浴場が利用できず不自由な状態が続きましたが、簡易ボイラーが設置された30日から、浴場が使えるようになりました。そこで被災者の皆さんにも開放、多い日には330人もの方々が利用され、たいへん喜んでいただきました。

甚大な被害を受けた鷹取工場の復旧にも懸命な努力が続きましたが、少しでも余力があれば被災された地域のお役に立とうという気運が盛り上がり、ボランティア活動にも多くの工場社員が積極的に参加しました。神戸市須磨区では倒壊家屋の撤去申請が当初、約6,000件にも達し、その調査だけでもとても人手が足りない状況でした。そこで鷹取工場社員も1月26日から延べ250人の社員が、専門家の指導を受けながら、倒壊家屋の危険度、道路遮断状況の調査、また一部撤去作業などにボランティアとして取り組みました。地図だけを頼りに目的地を探すのですが、当時は道路が倒壊家屋でふさがっていることも多く、瓦礫を乗り越えて現場に向かうこともしばしばでした。花を手向けられた家では震災の悲痛さに胸をうたれ、思わず手を合わせました。

こうして微力ながら私たちの手によって、当初の4カ月だけで2,000件近い調査を終え、多少なりとも須磨区の復興のお役に立てたのではないかと思います。

資料不明、記憶たよりに復旧作業

福岡支社・博多総合車両所車両技術係 諸喜田 茂

震災で大打撃を受けた鷹取工場の復旧のため、私は2カ月間、同工場に派遣され、旅客車部門を中心に、破壊された電線管や水、ガス配管の撤去や、転倒した設備機械の修復などにあたりました。関西のアーバン・ネットワークの車両の検査、修理を担当する主力工場でしたから、その復旧の遅れから長期的に安全な車両の提供ができないことにでもなれば、お客さまからの批判はもとより、大幅な減収も避けられず、工場社員もわれわれ応援部隊も真剣そのものでした。

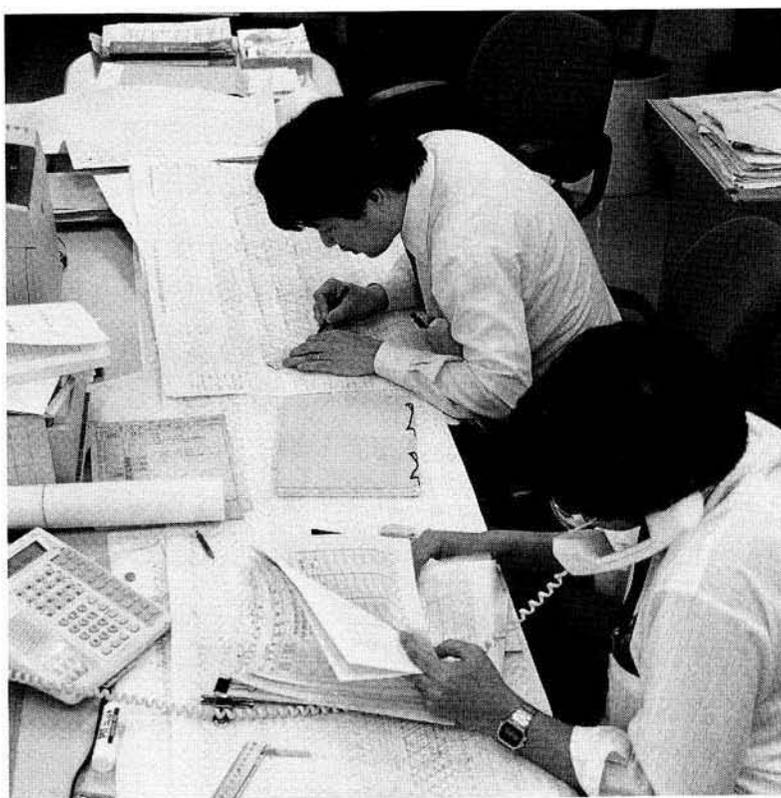
しかし、現場は複数の作業が入り乱れて同時進行しており、修復のために必要な肝心の作業指示書や図面が建物の倒壊、混乱で整備されたものがない上、資材などもどこに保管されているのか不明、といった具合で、作業が止まってしまうこともしばしばでした。

1分でも急がねばならず、ネコの手も借りたい状況でしたから、やむをえず工場の社員の記憶をたよりに行った工事も数多くありました。記憶というものが個人の重要な能力のひとつであることを痛感しました。

また、設備の復旧状況によって、業務計画がそのつど変更されるので、錯綜する工事を円滑に進行させるために、他の部門としつこいほどの調整が欠かせず、手探り状態が続いた毎日でした。博多総合車両所での計画的な業務とのあまりの違いに翻弄されたものです。

こうしたすべてが困難な条件の中で、工場は無事早期復旧しました。もとの博多に戻ってきた私は鷹取工場での経験を生かすため、作業指示書や図面の見直しを行い、職場で設備関係の「生き字引」になろうと、がんばっています。

6 その時、本社・支社では…



連日行われたダイヤ改正作業

正確、タイムリーな情報提供こそ

本社・広報室 城市 孝志

マスコミへの取材対応を専門とする広報室の報道担当として6年、さまざまな事故、災害、そして幾度かの不祥事に遭遇しましたが、今回の震災に対する広報活動はまるでゴールの見えないマラソン・レースに挑戦しているようなものでした。新幹線、在来線の構造物に対する復旧状況やその施工法、日々めまぐるしく変化していく輸送状況など、広報の対象はきわめて多岐にわたり、混沌のあまり、一体、自分はいま何を、どのように情報として提供すればいいのか、亡羊となることもありました。

片やマスコミは広報の情報提供を受ける一方で、独自ニュースの“発掘”に力をいれるため、紙面を見て驚かされることがしばしばでした。『揺らぐ安全性 橋脚に木材混入』『帯鉄筋ない支柱発見 新幹線工事不備か』『高架橋落下、突貫工区に集中』…。安全第一を基本とする復旧体制を揺るがすような報道がある日突然、飛び出すわけです。

こうした記事が1社にでると、当然、そのあとを追って他社の取材が殺到することになります。だからこそマスコミに対し、誤解や曲解を与えない正確な情報を発信するため、臨機応変の情報提供が重要な意味を持つことになります。そのため、急遽、記者会見を設定、経営トップと直接折衝し、会見への出席を調整するなど、突発作業は日常茶飯事でした。

山陽新幹線の被害状況が一部で報道されたほど甚大なものではないことを証明するため、百聞は一見にしかず、六甲トンネルの写真取材をセットするなど、正確なマスコミ報道をサポートするためには、常にタイムリーな情報提供を怠ってはならないことを痛感したものでした。部内では「発表の必要なし」と判断された事実を、担当部門を説得、敢えて発表したこともありました。「事実を誠実に広報する」ことこそ、誤解や曲解に基づく報道を避けるための唯一の道であることを改めて教えられたことは、大きな収穫でした。

全線復旧した当日、復旧1番列車の「ひかり131号」に記者の方々をご案内しましたが、そのだれ1人として、新幹線の安全性に疑いを持っているらしい人はいませんでした。

岡山まで時速220kmでひた走る新幹線は快適そのものでした。この時に眺めた車窓からの風景を、私は一生忘れないと思います。

現場から1,000件の資材要求

本社・財務部 岸部 秀志

震災当日は出勤できず、最寄りのJR宝塚線三田駅に詰めて、刻々と明らかになる未曾有の大震災の爪痕を茫然自失の体でテレビを見詰めていた。富士川橋梁の流失、山陰本線の軌道流失などのかなりの規模の災害復旧を経験した私だったが、今度ばかりはまったく未経験の事態に直面することになった。

以来、復旧資材の緊急手配に終始する毎日となったが、被害は阪神地区全域におよぶ広範囲なものになり、壊滅的な地区については段階的な復旧をせざるを得ない状況だった。復旧工事現場から要求される多種多様な資材は、3月下旬までの2カ月間で約1,000件にも達した。混乱した状況での取引先の在庫と納入可能日の調査、発注済みの翌年度工事用資材の転用、復旧工事施工箇所との搬入調整などを懸命に進め、現場が必要とする時期までに確実に資材供給するよう苦心を重ねた。とくに交通規制による道路事情の悪化は、工事工程に即応した供給に大きな影響を与えるものだった。

さらに罹災設備の復旧計画の情報がなかなか入ってこず、そのため購入数量の決定ができず、手配が遅れがちになったこともあった。工事工程に即応した供給体制を実現するには、当然ながら各部門間の緊密な連携、協力が不可欠であることを改めて痛感した。

一方、長大、かつ重量のあるレールについては、輸送にかかわる調整に通常1カ月以上要していたものを、5日程度に短縮、緊急輸送することができた。これはスポット的な需要であることにもよるが、各復旧工事現場の復旧に対する熱意の結果だったと思う。

「事実」と「真実」との距離

東京本部 山口 善彰

地震発生から1週間ほど経ったころのこと、新聞の全国紙や通信社の配信原稿に山陽新幹線の高架柱の中から木片が見つかったり、帯鉄筋のフックに施工不良があった、という報道が流された。さらに数日後、某写真雑誌に新幹線・武庫川橋梁の橋脚打継目に施工不良箇所があり、それが大きな被害をもたらした一要因だというC大学教授の見解が登場した。わざわざ大学に記者を呼び集めて発表したらしい。それ以降、しばらくの間、鉄道の被害を当社の“手抜き工事”による責任であるかのようなマスコミ論調が見受けられた。

決してその教授のいわれるような“手抜き”があったわけではない。私はかつて学んだコンクリート工学の専門書を実家からとりよせ、久しぶりに復習し、その確信を得た。そして記者クラブで時間をかけ、縷々説明した。正しい事実を知ってもらわなければならないと思ったからだ。が、私たちの説明は当初、なかなか信じてもらえなかった。それでも熱心な記者の方は深夜まで何度も私の自宅に電話をくれた。そのつど、懇切丁寧に基本的な事実を説明した。そして「従来の耐震基準を踏まえ、いかに正しい施工をしても、これだけの規模の地震では、必ずダメージを受けるはずですよ」と念を押すのを忘れなかった。結果としてその後、多くの記者の方々が納得してくれた。「施工不良はあったかもしれないが、落橋の主因は予想外の地震力である」と、論調は変化していった。

専門家といわれる人達の個人的な見解、研究は尊重されるべきではあるが、それが即真実であるかのように一人歩きしがちな風潮には、正直のところ抵抗を感じる。これまでの多くの地震予知関係の報道が格好の例である。新聞や週刊誌などで「〇月ごろ、××地方にマグニチュード△△規模の地震がある」といった、専門家といわれる人たちの個人的な“予言”が大きく取り上げられてきた。それぞれ肩書きのある人の発言だから。「信用できる」としてマスコミは記事にしているに違いない。センセーショナルな話題としてニュースバリューもある。けれど、それら大報道された“予言”が当たったことがあるだろうか。たまたま『新潮45』平成8年2月号でロバート・ゲラー氏の寄稿を読み、我が意を得た思いがした。氏が指摘しているのは、関東大地震の規模を上回るといわれた今回の大震災さえ、一線の研究者はだれも予知できなかったという事実に加え、広く学会の評価と認知を経た研究成果ではなく、個人的レベルの見解をストレートにマスコミに発表する一部の専門家の姿勢と、それを簡単に受け入れてしまうマスコミのあり方である。山陽新幹線の震災報道と重なり合わせ、私たちの努力の道程の遥かなることを身にしみて感じた。

耐震設計はどこまで…

本社・技術開発推進部 高谷 博文

「……」。目の前で阪急今津線をまたぐ新幹線の橋桁が落ちていた。これまで信じていたものすべてが否定されたような凄まじい壊れ方だった。

技術開発推進部では被災した新幹線構造物の耐震強化を図るため、今後の復旧、補強対策の課題を抽出するプロジェクトを発足させ、復旧作業の支援に取り組んだ。そのプロジェクトの一員として、被災箇所の調査にあたり、最初に目にしたのは西宮市の「阪急今津線跨線橋」だった。

調査を進めるにつれ、構造物の被災箇所にはいくつかの共通点があることがわかってきた。これまでは特別な箇所を除いて、関東大震災級の地震に耐え得ることを目安にした標準設計を中心的に採用してきた。今回の直下型地震のような前例のない強烈な揺れに対しては、新神戸駅のように地盤の状態に応じた、きめ細かな設計が必要であることを強く感じた。

耐震設計の歴史は被害の歴史であるといわれている。過去の被害を調査、解析し、それと同規模の地震が再び起こっても、大きな被害が発生しないよう基準が改められてきた。今回の地震は人口密集地で発生した直下型の巨大地震であり、再び同じ被害を出さないために、徹底した防災対策が必要であることは言うまでもない。

が、著名な地震列島である日本には至る所に活断層が存在する。そこでこういう問いが起こる。「今回のような直下型地震が起きる確率がゼロでないかぎり、震度7に耐え得る耐震設計がすべての構造物に必要なか?」。この率直な問いに対して、土木技術者としての「自我」がいま、揺らいでいる。それは神のみぞ知る…。

初めて得られた貴重なデータ

本社・技術開発推進部レールウェイテクノセンター 竹中 貞夫

地震によって線路が変形した状況は、これまで写真資料で見える機会はありませんでしたが、初めて現実を目の前にした時、その壮絶さには驚きと恐怖を感じました。鉄道本部や建設工事が中心となって復旧作業に邁進している中、鉄道総合技術研究所(JR総研)と共同で、過去の地震で例が少ないといわれている「地震時に走行中の列車が脱線した」現場の調査を行いました。

現地で列車の脱線状況、脱線地点、脱線後の痕跡、軌道狂いなどをつぶさに調べ、脱線のメカニズムや列車の種類別による特性、設備の損傷状況などを分析しました。

西ノ宮～須磨間では脱線した場所と、気象庁が特定した震度との相関性が高いことや、車両形式(通勤電車、貨物列車など)ごとの脱線状況の特徴など、これまで比較検証することなど考えられなかった事柄が、現実のデータによって浮かび上がってきました。また、実際には試験のできない脱線による鉄道設備(車両、枕木、パンタグラフなど)の損傷状況も把握することができました。

これは車両、施設、電気など各部門を横断する社員で構成されている技術開発推進部ならではの成果であり、われわれには技術開発の業務以外にもまだ取り組むテーマがあるのではないかと思いました。

私は復旧支援では代替バスや駅の支援にもあたりましたが、直接復旧作業に加わる機会はありませんでした。しかし、現地調査で得たデータや教訓などを通じて、「地震の発生を防ぐことはできないが、被害を小さくすることはできる」ことをめざし、これからも勉強したいと思っています。

被災のわが家から自転車で本社に

本社・安全対策室主幹 渡部 忠治

甲子園口の社宅で熟睡している最中にあの大地震に襲われた。停電の暗闇の中で、手探りで探した電話機は使用できず、被害状況を知ろうと携帯ラジオのスイッチをひねった。が、ラジオも具体的な報道はなく、急いで最寄りのJR神戸線甲子園口駅へ走った。

その途中はすでに倒壊した家屋やビルが道をふさいでいた。容易ならぬ事態に身を震わせながら回り道し、普段、5分の道のりに20分もかかった。

改札口は閉鎖されておらず、ホームに上がると多数のお客さまがおられた。上り普通電車が4両目までがホームにかかった状態で止まっていた。車内には400名のお客さまが乗車されていると聞き、万一の余震の心配があるため、運転見込みがまったく立たないことを説明して、すぐさま電車から降りてもらい避難誘導するよう駅社員に指示した。

自宅の中はメチャクチャの状態であったが、一刻も早く全体状況を掴むことが自分の使命と、本社までの足の確保に思いを巡らした。阪急、阪神も不通、車を使うことは得策ではないと判断し、家のことは妻に託し、自転車に飛び乗った。国道2号線を進んでいったが、予想どおり大渋滞で、何台もの本社社員の車を追い越していった。

本社に到着してからは状況の把握、運輸省などへの報告に追われたが、これほどの被害とはまったく思いもよらなかった。2度とあってはならないが、こうした最悪の事態に備え、状況の把握の仕方とその対応策について、普段から十分に検討しておくことがいかに重要かを痛感した。

復旧へ驀進する 4 編成の機関車

本社・安全対策室主幹 川勝 光雄

今回の復旧過程の中で特筆できるのは、これまでに経験したことのない方法によって、機関車や電車の運転を実施したことです。

まず第1に、開通後の徐行運転を少なくするために、電気機関車などを使って同じ路線を2～3駅間に渡って行っては戻るといった「地固め運転」を繰り返し、復旧させた線路の安定を図ったことです。

2つ目は列車は通常、上下線で別方向に走行するわけですが、復旧箇所の自社試験および運輸省試験では、並行して同じ方向に走らせたことです。新幹線では「こだま」型2編成を、在来線では複々線の4線で電気機関車や電車の4編成を、同時に走らせました。

これらの方法の採用にはいずれも新たなルールづくりが必要になりました。限られた期間で準備し、実施するために、私どもが中心となって基本を決め全体を統括する中で、本社から現地まで一体となって取り組みました。

これは大震災という非常事態の中で、共通の目標である設定された開通日に向かって、全体の力が結集できたことで初めて成しとげられたものです。

私も保安の仕事に携わってまもなく20年になります。普段は“縁の下の力持ち”的な役割ばかりですが、今回は直接現地に出向き、予想外の事態にも夜を徹して処理にあたりました。翌朝、4線同時に電気機関車がこちらに向かって力強く走行してきました。自分の仕事が現実の場面として現れた光景を目の当たりにして、体が熱くなるのを感じるとともに、仕事に対する湧き上がるような達成感を、実感として味わうことができました。

お客さまとのホット・ライン守って…

本社・営業部 宮内 栄一

1月23日、テレホンセンターが開設されると同時に、9台の電話が一斉に鳴り出しました。地震で新幹線、在来線の一部が不通になり、お客さまにきめ細かな情報をタイムリーに提供するため、臨時の「阪神・淡路大震災JR西日本テレホンセンター」が設けられたのです。復旧対策本部がいち早く設置を決めたもので、各部門から総勢65人のスタッフが集められ、設置決定からわずか5日でスタートしました。

とはいえ、お客さまと直接接したことがないスタッフも多く、不安がなかったわけではありません。が、開設と同時に全国から殺到する電話に、待ったなし、不安を感じるひまもありませんでした。なかには返答に窮するような電話もありましたが、お客さまがいかに情報を求められていたか、また、それだけ鉄道がいかに重要な社会的使命をもっているか、ということが肌身に感じられました。

全面復旧後もしばらくご案内を続け、開設期間中の87日間に3万2,000件に達するお問い合わせにお応えしました。苦労も決して少なくありませんでしたが、多くのお客さまに満足していただき、十分、その責務を果たせたのではないかと思います。

「社員一人ひとりがお客さまの窓口であるという意識が持てました」「本当にたいへんでしたが、お客さまとの対応で、日常業務の姿勢のあり方を考え直す機会になりました」と、思い思いの実感を吐露するスタッフの社員が得たものは非常に大きかったと思います。

センターは4月19日、その使命を終え、スタッフはそれぞれの熱い思いを胸に、元の職場に帰っていきました。

乗車券、定期券の扱いに次々と特例

本社・営業部 徳橋 寿憲

家財、棚などが跳ね上がって倒れ、食器類が飛び散って砕けた。初めて経験する大地震の恐怖だった。この地震によって新幹線は81日間、在来線は74日間にわたって不通となり、お客さまの乗車券や定期券類の扱いを新たに設定しなければならなかった。

われわれはすぐさまいくつかの対応策を打ち出した。3日間以上にわたる不通区間の定期券類の有効期間は延長、または払い戻しする。焼失、紛失された定期券類は再発行、または払い戻しする。身障者手帳などを焼失、紛失されたお客さまには割引乗車券を発売する。代替バスの利用や他の輸送機関での振替え輸送を認める…など、通常の旅客制度の取扱いをこえた特例扱いを次々に実施した。

通常発生している単なる列車の遅れ、運行不能などとは異なる過去に例をみない大地震による異常事態であり、被災された地域のみなさまが一日も早く復興に向かっていただくためにも、JR西日本としてさせていただいた精一杯の配慮もあった。

また、こうした特例扱いの実施については、お客さまの実態を踏まえた上、各支社や駅の意見を可能な限り集約、反映させることを心がけた。

このように支社や駅の意見を反映させながら、対応策を決めていく方法自体も、いわば“特例”といえるもので、今後の業務の進め方にひとつの手本を提供してくれたと受け止めている。

ポスター1枚の“重さ”しみじみ

本社・営業部 杉本 伸明

震災後、不確かな情報があふれる中で、正確かつ必要な情報をいかに早くお客さまに、また、地域のみなさまに発信するかということが非常に重要なテーマになりました。マスコミに対する情報提供は広報室が担当し、われわれはポスターなどの具体的な制作物できめ細かい情報提供を行うことになりました。

手がけた制作物はポスター、パンフレット、時刻表をはじめ、案内・誘導等の看板、エリア・マップから、代替バスのバス停にまでおよびました。しかし、情報の変化があまりにも早いため、制作中の変更などは日常茶飯事、掲出や配布のタイムリミットに追いまぐられ、いつも綱渡りのような作業を繰り返していました。こうなったら時間を止めてしまいたい…と思ったこともありました。

とはいえ、現実の混乱の中で駅や代替バスのお客さまを戸惑わせるわけにはいかないのです。お客さまが必要とされる情報は実に多種多様で、駅社員や案内係が声をかけて対応、たいへんなエネルギーが要求されていました。こうした状況でわれわれが送り出す制作物が、お客さまにも社員にもどれほど待たれているか、痛いほど伝わってくるのです。

きめ細かな情報提供する上で、もっとも有効だったのはお客さまからの問い合わせを担当していたテレホンセンターでした。お客さまの問い合わせ内容を整理することで、お客さまが何を求めておられるか、容易に把握できたからです。

そして、次はいかに情報をわかりやすく提供するかでしたが、これは迷わず駅へ行き、掲示物の掲示方法やお客さまの反応をよく観察し、結果は必ず次の制作物に反映させました。

ところが、このように苦心して仕上げた制作物の輸送・配布がまたひと苦勞で、深夜から早朝にかけての輸送や、どうしても時間に間に合わせなければならないため、独自に探し出したルートで何人もの人の手を経て、送り届けたこともありました。

今回の震災関連の作業ほど、“ポスター1枚の重さ”を感じた仕事はありませんでした。心にしみこんだこの重さこそ、私の財産だと思えます。

指定席発売にJR各社の結束力

本社・営業部 磯田 隆宣

列車の指定席に関するデータはオンラインの「マルスシステム」にすべて記憶されている。私はこのシステムに関する列車データの入力計画と運用計画を担当していたが、強烈な地震で起こされ、テレビが伝える情報にまず、「えらいことになった、マルスは大丈夫か!」という思いが走った。「マルス」は指定席券発売にとって生命そのものだ。

出社してシステムそのものには異常がないことがわかり、ひとまず胸をなでおろした。が、新幹線と在来線の一部が不通、それも復旧まで相当な日数がかかることが予想されたため、関係する全列車の指定席の発売を停止しなければならなかった。発売停止措置そのものはむずかしいことではないが、問題なのはどのように発売を開始するか、ということだった。

在来線については一部のトラブルを除いて当社内の調整で、発売がほぼ可能になった。しかし、新幹線についてはJR東海とのまたがり列車になるから、指定席運用についてはJR東海と調整しなければならず、また、復旧後の指定席券発売がGWの前売券を含んでいるため、JR旅客各社、エージェントと発売時間、方法などについての調整が必要になった。

普段、指定席券販売に関するJR旅客各社の調整会議では各社の思惑の違いから、いつでもすんなりとはいかない。ところが今回は各社の震災に対する危機感が一致、まことにスムーズに運んだ。それぞれ独立しているとはいえ、JRグループの結束力の強さを再確認することになった。

それは6社の基本姿勢が当然ながら、「お客さまにご迷惑のかからない発売」であった。これがすべての判断基準になった。そして「マルス」を最大限に活用することによって、6社の一致した目標は達成されたのである。

教えられた「平穩」のすばらしさ

(株)ジェイアール西日本コミュニケーションズ 原元 稔正

2カ月後に迫った山陽新幹線全線開通20周年記念日に向け、前年から準備してきた販促キャンペーンを立ち上げ、「さあ、これから！」というまさにその時の、それは突然の思いもよらぬ出来事だった。そして、私が入社以来持ち続けてきた会社や仕事に対する意識も、この日を境に大きく変化していった。

「全社一丸」という耳慣れた言葉の、本当の意味を意識したのはこれが初めてだった。厳寒の仮設ホームや代替バス乗り場で長蛇の列をつくるお客さまを必死に誘導する社員たち。その姿をみて、私は公共輸送機関の社員としての使命感に初めて目覚めた気がした。「みんなで力を結集して、何としてでもこの危機を乗り越えねば！」そんな思いが不思議なほど自然に湧いてくるのを感じた。

それから開通までの2カ月半、営業部のみなさんや、協力会社のスタッフとともに「お客さまにいま、本当に必要な情報とは何か」を絶えず自問自答しながら、連日、膨大な種類と量のポスター、パンフレット、マップや看板類を制作し、搬送し続けた。時には設置のため徹夜で現場を駆けまわったこともあった。

そして迎えた全線開通の日、微力だったが多少なりとも復旧に役立てたという充実感とともに、こんなことを考えた。「列車が毎日当たり前走り、当たり前それを宣伝し、しかも心おきなくできることが、どんなにすばらしいことか」と。そして、「もし、震災に遭わなかったら、自分はそのことにずっと気づかなかったかもしれない」と。

異常時の中での異常時乗り切る

本社・運輸部運行管理室 園田 哲也

震災によって2カ月半も分断されたJR神戸線。われわれ指令員は不通区間が開通するたびに、開通直後の地固めのための徐行ダイヤと、路盤が安定したあと次に開通区間が延びるまでの暫定ダイヤを作成していくという作業の繰り返しでした。ダイヤ改正作業は本来なら数カ月かかるところ、それを数日ごとに行うという、信じられないような膨大な作業量でした。

指令の作業にはさまざまあり、列車ダイヤが乱れた場合の早期復旧計画（運転休止、臨時列車の運転）や運転整理（列車の仰止、運転順次の変更）、一時的にお客さまの集中が予想される場合のタイムリートレインの投入など、ダイヤの混乱を防ぐための事前処置のほかに、旅客利用状況や列車の遅延状況等の日々のデータを蓄積、輸送計画の改善に反映させるという輸送ダイヤの品質管理にまで及んでいます。なかでも列車ダイヤが乱れた場合の輸送計画や運転整理は、定常的な業務ではないとはいえ、指令としての力量が問われるため、社内外から大きな期待を負うことになります。

あの震災ではJR神戸線の全線開通までの2カ月半の間に、実に18回に及ぶダイヤ改正を行いました。3～5日に1回の割合でダイヤ改正が行われたわけです。いずれも極めて短期間で、しかもさまざまな制約の中で作成されたため、計画どおりの運行が実現されているかどうか、常に目を光らせていなければなりません。徐行やお客さまが殺到したりで列車に遅れが出れば、すぐ後続列車の遅れを最小限にする手立てを講じる必要があります。平常時なら指令員の頭にはダイヤが入っているので、手際よく運転整理を行えますが、めまぐるしく変わるダイヤでは、ある日突然、別の線区を担当したようなもので、並の神経ではつとまりません。常に異常時と向き合っている状態でした。

こうした最中にもさらに異常事態が起こります。踏切支障、列車妨害、人身事故に架線停電と、通常ダイヤで運転されている時でも大変なトラブルですが、復旧期間中だからといって遠慮してくれません。そんな時、われわれ指令員は慣れないダイヤに向かい、手探りで懸命に輸送力確保に努めました。なにもかも初めての体験で気の遠くなるような作業量でしたが、異常時の中の異常時を乗り切った自信は、どんな事態に直面しようと、真正面から立ち向かっていこうという姿勢をしっかりと植えつけてくれたと思います。

「新米」を「一人前」にした震災

本社・運輸部運行管理室 沢辺 浩一

あの日の午前5時46分、それは私に指令員としての本当の仕事の開始を告げた時だった。当時、JR宝塚線を担当していたが、指令員としてまだ着任10カ月、指令室内でも見習いの延長のような存在だった。が、あの瞬間から私の存在の軽さは吹き飛び、名実共に指令員の仲間入りができたように思う。

震災当初は列車開通に向けての復旧工事の業務指示や、線路点検のための安全確認、列車の運行管理などの業務が中心だった。開通すると業務はがらりと変わり、日ごとに変わるダイヤのコンピューター入力をはじめ、電話や無線による乗務員への指示・連絡、そして俗にいう“列車のスジ”を変える列車の順序変更のため、赤青等の色鉛筆を手にして列車運行表示画面とにらめっこする毎日となった。この間、睡眠も食事もほとんど満足にとることもなく、昼夜兼行で作業に没頭する日々が1カ月ほど続いたのだろうか。復旧期間の1カ月がそれまでの10カ月に匹敵するほどの仕事の量と密度だったに違いない。

振り返ってみると、語弊ある言い方にかえりみず言えば、震災は私たち指令員の成長にとってどんな教育訓練も及びもつかない実践と経験の場になった。人間とは気持ちの持ちかたひとつで想像をはるかに越えた困難にぶつかっても、「やればできる」すばらしい動物だと思う。現在、私は嵯峨野線を担当しているが、あの震災の経験をかみしめながら、決してできないことはない、自分に言い聞かせている毎日である。

八方ふさがりを突破、気分は爽快

本社・車両部 堀 保史

大震災によってJR神戸線が分断され、車両は不通区間の東西に封じ込められてしまった。また、兵庫・鷹取工場の被害がひどかったため、車両の検査計画の変更を余儀なくされた。私たちの使命は東西に封じ込められた車両の検査を、1両の例外なく実施できる体制を整えること、そして鷹取工場の担当車両を他工場の検査にまわすよう万全の手配をすることだった。

さっそくデータ整理にかかろうとしたが、如何せん、肝心の情報処理システムが作動しなかったり、鷹取工場の管理棟が倒壊したため、基本になるデータを入手できなかったりと、初めから八方ふさがりの状態だった。

「こうなったら最初からデータを積み上げてやる」と意気込んで、関係の区所から1両1両の検査記録を聞き出すことにした。17日の夕刻から作業を始めて、丸1日後の18日の夕刻にはできあがった。心地よい疲れが残った。

封じ込められた車両の対策として、不通区間の東西にそれぞれ暫定配置区所を設定した。ところが前代未聞のことだから、初めのうちは関係支社の理解を得るのに手間どり、つい興奮したこともあり、いまは反省している。

鷹取工場の検査車両の振り分けや検査計画の前倒し作業は、思いのほかスムーズに整理できた。関係支社や工場のやる気が感じられ、とても爽やかな気持ちになった。

これらの貴重な体験からデータ管理の重要性と、他人への思いやりの大切さを学んだ。

“戦場” でつながらぬ電話回線

本社・車両部 伊藤 雄二

ただならぬ揺れで目が覚め、ガラクタと化した食器などの後片づけの最中に、運用指令から緊急連絡が入った。近くに住む上司と二人で本社にかけつけ、その後は文字どおりの戦場となった。列車や車両の被害状況がまとまる前から、各支社から脱線復旧の出動準備完了、との連絡が次々として入ってきた。とりあえず現地に向かい、到着し次第本社に連絡をとるよう指示した。被害のない他の支社からも応援の申し出があったが、状況により追加出動を要請することにした。

午前11時ごろ、本線上で貨物列車1本を含む8本が脱線し、鷹取操車場および鷹取工場内でも多数の車両が脱線・横転していることが判明した。この間、社員からは「どこへ行けばいいか」との問い合わせが殺到し、われわれ居あわせた社員は忙殺された。

今回の震災で痛感したのは、混乱時の情報収集と連絡の困難さである。幸い、JR電話は通じたものの、NTT回線はほとんど使えず、現場の脱線状況の把握に非常に苦労した。

余震に加え、食料不足、寒さ、不眠不休という悪条件のもとで、4、5現場の混成部隊が脱線の復旧作業にあたった。そして1月20日までに7本の旅客列車をレールに戻すことができた。レッカー会社もJR優先を申し出てこられ、日頃の訓練や連絡体制の整備などが十分生かされたと思う。各支社、区所、工場ならびに関係会社の各位に深く感謝いたします。

車両のやりくりの苦心惨憺

本社・車両部 宮川 清明

震災直後から脱線した車両の早期復旧などに、車両部一丸、昼夜兼行で取り組んでいたところへ、新大阪総合指令室から「甲子園口以東の輸送力を震災前のダイヤに戻すには、221系電車の車両が足りない。播但線を経由して西方で使用している221系を回送できないか」との要請があった。

さっそく検討してみると、経由する播但線には221系電車がすんなり通り抜けられない断面の小さいトンネルがあることがわかった。パンタグラフなど邪魔になる屋根上機器をはずさなければならない。さらに電車を引っ張る牽引車とのブレーキ協調を図るため、ブレーキ指令読み替え装置が必要になった。これはすぐさま車両メーカーから借入れる手配した。

こうして問題点をひとつずつクリアしながら、1月23日、ようやく221系電車の回送にこぎつけることができた。この経験はその後、207、201系電車の同様の回送の際にも生かされた。

一方でJR神戸線の全面復旧に合わせた新快速列車の増発が実施されることになった。しかし、それに必要な80両近い車両をどう捻出するかが課題だった。廃車待ちの車両、予備車両、さらに岡山、広島支社から借り入れていた115系を加えて、なんとか必要車両数を確保できた。

ところが、本線を走らせるために必要な時速110kmの運転能力がある車両が足りない。そこで嵯峨野線で使用している時速110kmで運転できる車両と、一部を入れ替えることになった。その結果、嵯峨野線では113系車両と115系が混在することになり、併結に問題が…という具合に、玉突き状態で次々と新たな問題が生じた。しかし、それらも現場の知恵をしばり、すべて解消できた。

こうした一見、手品のような調整は平常時にはあり得ない。異常時に、必要が生じたことで獲得したいわば新しいノウハウである。結果的にそれが4月1日の在来線全面開通後の列車増発の際にも、必要車両の捻出に役立ったことは感慨深いものがある。

廃棄予定分も投入した券売機復旧

本社・施設部 八木 隆雄

私が担当している出改札機械の震災による被害は、全壊など修復不能なものから据えつけ位置がずれたものまで含め、神戸支社管内だけで約200台に達しました。不通区間が順次開通していくのに合わせ、お客さまの混雑解消のためには折り返し駅やターミナル駅の券売機の確保が欠かせません。券売機は設置駅ごとに運賃や券面データが異なるため、データの作成、データを記憶させるROM集積回路の作成と券売機への取り付け作業を駅ごとにすべて同時に完了させなければなりませんでした。

さらに修復だけでは大幅に台数が不足するため、他の全支社が保有している当座の使用が可能な券売機を調べあげました。幸運にも各支社に老朽化のため平成6年度で廃棄予定の機械が処分されずに相当数残っていたうえ、メーカーにも出荷直前の新品が出来上がっていました。これらを神戸支社管内の被害駅でただちに活用することになりました。不足分もメーカーに緊急製作してもらうことで、台数の問題は解決できました。

また、集計機との接続の問題や紙幣、貨幣、オレンジカード対応など、券売機の種類によって整備手順や時間が異なるため、実際に駅で運用するには1台ごとに各駅の開通日時に合わせられるよう、厳密な作業スケジュールの調整が必要でした。そのため文字通りの自転車操業を繰り返し、なんとか乗り切りました。こうした作業を経て各駅に仮設・増設した券売機だけでも12駅73台を数えました。

復旧作業がとどこおりなく完了できて改めて思うことは、非常時には組織内部でもさまざまな情報が飛びかうということです。一刻を争う作業には正確な情報が不可欠です。徹底的な情報の一元化の確立こそ非常時の混乱を最小限にとどめ、早期復旧を可能にする最大の条件ではないかと思います。

被害に驚く間もなく…

本社・電気部 鬼塚 良一

地震の翌日、私たちは車で新幹線の被害状況調査に出向きましたが、あらゆる道路が車であふれ、30分程度の道のりに3時間もかかってしまいました。

高架橋の落下、橋脚の損壊、き電線・保護線の断線など激しい被害状況を目のあたりにした時、一体、いつになったら復旧できるのか、とても想像できない状態でした。ところが新幹線高架が阪急今津線上に落下していた現場では、すでに復旧準備が始まっていました。これは驚いてはいられない、すぐ復旧方法を決めなければと、気をとりなおしました。

その後、検討した結果、新幹線については、まずコンクリート柱の補修方法をどうするかが問題になりました。そこで被害を受けたコンクリート柱を撤去し、JR総研とともに補修方法を含め、試験を実施することにしました。その結果、新素材の炭素繊維シートで柱を巻く方法が施工も簡単で、工期も短縮できることがわかり、採用しました。

また、高架橋がいたるところで寸断しているため、トロリ線(新幹線電車に電気を供給する電線)などの張り替えには、新大阪方からの架線延線車などの作業車が必要となり、JR東海の協力で手配することができました。

このように突発した緊急事態にも、社内外の協力体制が非常に速やかに、かつ円滑に回転したことが早期復旧を可能にしたものと思います。この体験は今後の事故復旧などに十二分に生かし、早急な問題点の把握、適確な解決方法の決定、その対策の速やかな実施に取り組んでいきたいと思っています。

蓄積された緊急時のノウハウ

本社・電気部 瀬川 賢一

震度4が我が家を襲った時は、まだ目覚め前だった。当日は金沢支社へ出張の予定だった。テレビをつけると震源地は神戸で、金沢市は震度2であったため、この時はまだ出張することしか考えていなかった。最寄りの東海道線・野洲駅（滋賀県）へ行く電車はすべて止まっていた。電話で本社へ連絡を取ると、出張はとりやめて出社せよ、との返事だった。自動車と動いていた私鉄を利用してなんとか出社した。

まず、被害の調査から仕事は始まった。もちろんその夜は徹夜で現場からの情報を収集した。信号関係の被害はさほど多くなく、信号機柱の傾斜、信号橋の傾斜、線路脇に走る信号ケーブルを保護するトラフルートの崩壊などが目立ったものの、土木関係の被害とは比較にならなかった。

しかし、復旧区間が延びるにしたがって、折り返し運転による連動変更や、連動機の新設、上下逆線運転による閉そく信号機(駅中間を何区間かに分け、安全のため1区間に1列車しか入れないようにする信号機)の仮設などに必要な資材の手配、本社対策本部への現場進捗状況の報告など、仕事はますます膨らんでいった。とりわけ印象に残ったのは、1月30日の神戸駅折り返し運転にともなう切り替えだった。この切り替えはJR神戸線兵庫～鷹取間の和田岬線の一部を電化して使用するという特殊な計画だっただけに、きわめて密度の高い作業になり、担当したわれわれ社員が得たノウハウは決して小さくなかった。

こうした貴重な経験は問題点の把握や、信号系統の適確な切り替え方法の判断などに、今後、十分生かされると思う。

みごとな四者一体連携プレー

本社・電気部 木下 幹夫

震災当日未明、目が覚めぼんやりしていた私に、突然大きな揺れが襲って来ました。鉄道の正常運行を伝えるテレビニュースに不信感を抱きながら、すぐ最寄りのJR京都線・山科駅にかけつけ、駅の応援をしました。電話や駅にこられたお客さまからの絶え間ない対応や案内に追われ、ニュースを見る暇もまったくありませんでした。

出社すると、在来線の信号設備にも連動装置や信号機の倒壊、傾斜といった甚大な被害が出ているのを知りました。まず、部分復旧のためにJR神戸線須磨駅の連動を変更し、入換信号機を新設することになりました。しかし電子連動のため、短期間での変更は不可能であり、信号機やポイントの誤動作を防止するためにリレーを使用して電氣的に連動する継電連動を新設することになりました。

支社で作成された連動図表をもとに、私の所属する信号技術管理で電気結線図、踏切制御図表、検査チェックリストを作成し、現場の信号通信区で検査後、無事使用開始することができました。

次の芦屋駅の復旧からは支社の担当者が復旧にともなう打ち合わせを行い、それを受けてわれわれが連動図表など一連の図表の作成にあたり、現場の信号通信区は施工監督、検査業務を行うという、役割分担体制ができあがりました。

須磨駅にはじまり最後のJR神戸線灘駅3線運転切り替えまで、この役割分担にのっとり、計14回におよぶ連動新設、連動変更を限られた時間の中ですべて予定どおり完了できました。これは本社、支社、現場信号区、そして協力会社の4者がみごとに一体となった結果であり、今後の業務の進め方にすばらしい教訓を残してくれたと思います。

今後の耐震補強へ足がかり

本社・建設工事部 金沢 芳信

後方支援の中で私は新幹線復旧工事管理チームの一員として、新幹線の復旧に取り組みました。その役割は設計検討、工程管理、工事費管理、運輸省への報告、検査資料作成などを通じて、各現場を調整、バックアップすることでした。

現場を早く動かすため、工法および細目の仕様を後戻り覚悟でいち早く決定し指示する。個々の現場の問題点も担当者がすばやく判断し、その日のうちに方針をだす。1日1回、全体ミーティングで情報の水平展開と指示の統制を図る。運輸省の動向など必要な情報は自ら取りに行く。時には協力業者提案型で施工法を決める。急ぐ時ほど必要な品質管理を徹底する。臨機応変、必要なところへは柔軟に応援をだす…など、緊急時への即応体制が次々に打ち出されました。

社員も徹夜なら、協力業者も徹夜でがんばる。復旧が進むにつれ、チームワークもますます高まり、全体がリズムに乗り、軌道に乗っていくのが体で感じられたものです。もちろん、JRグループ、自治体、地域住民の方々、そして社内の結束があったからこそ、復旧作業に集中できたことはいうまでもありません。

今回の復旧作業を通じて、部分的には反省もありましたが、なんとか早期復旧を達成でき、自分の責任を多少なりとも果たせたことで、技術者としてこの大災害の復興に参画できて本当によかったという気持ちです。今後、この震災の経験を生かし、鉄道施設や構造物をどのように耐震補強していくか、勉強したいと思います。

鉄道寸断の中、旅行商品くり出す

本社・TiS本部国内旅行課 小原 俊郎

私は震災当時、国内旅行の当社商品である『WENS』のうち、山陰・北近畿方面の商品開発を担当していました。京阪神から鳥取・倉吉方面への商品は、平成6年12月の「智頭急行」開業と合わせて本格的な鉄道との連携を企画したことから、予約状況は対前年で数倍にも達する状況でした。そこへあの大震災です。JR神戸線が寸断された震災直後は、商品自体の発売中止もと思いました。

しかし、他部門の社員が懸命に復旧作業にあたっているのに、こちらは商品をやめるといった安易な姿勢でいいのか、商品担当者として自分に課せられた最大の使命とは何かを自問自答しました。結局、迂回ルートである福知山線・山陰本線経由で商品設定することにしました。

上司、同僚に相談したところ、「ぜひ、やろう」ということになり、時間と経費が限られている中、ただちに迂回ルートでの商品設定にかかりました。

通常、商品の企画から発売まで2カ月程度かかりますが、課長を先頭に緊急の取り組みとして扱い、私自身も鉄道本部との仕入れ交渉、原価計算、商品のシステム登録に全力をあげた結果、震災1週間後の1月25日には、営業所での販売が可能になりました。

幸いにしてその実績もごく短期間の間に300人のお客さまを送り出すことができ、会社の危機的状況の中で自分の力が多少なりとも役立てたのではと、ささやかな満足感を得ることができました。これをきっかけに、他の方面への商品も鉄道不通区間を航空、船舶利用などに切り替えることで、積極的な商品開発が続きました。

さらに鉄道の全面開通後も、市場の状況、仕入れ条件の変化に応じて、基本商品以外のスポット商品を続々設定できるようになりました。こうした臨機応変の対応がお客さまからも、受入れ先の地元からも評価されたことも大きな収穫でした。おかげさまで、『WENS』は好調そのものです。

余震の中で守りぬいた「営業中」

本社・開発事業本部 宮本 良一

震災当日は出勤できた社員で手分けしてショッピングセンター、駅ビル店舗、ホテルなどを含めた駅構内店舗の被害状況の確認にあたった。が、何分にも現地との連絡さえおぼつかなく、詳しい状況はなかなかつかめなかった。そこで開発事業本部は本社内に「営業再開準備チーム」を発足させ、情報の収集、提供、店舗の被害状況の把握に努めることになった。

さっそく阪神地区の店舗の一覧表をもとに、営業状況をチェックしてみたところ、ほとんどの店舗が営業不能に陥っていることがわかり、愕然たる気持ちになるとともに、改めて鉄道の寸断、不通が駅構内店舗にとっていかに致命的な影響を及ぼすかを認識させられる結果となった。そして鉄道復旧にあわせてその沿線店舗の営業再開に全力をあげることになった。

当日、営業できた店舗はごく少数だったが、西日本キヨスクの甲子園口駅第2号店（山側）は、ちょうど開店準備の最中に地震が襲ったそうで、とりあえず散乱した店舗内を整理しているところへお客さまがこられ、「売店が開いている」と喜ばれ、タバコを買われた。そのまま商品がなくなった午後2時ごろまで、余震にもめげず営業を続けたという。

また、JR西日本フーズの住吉駅カフェプラザ、三ノ宮駅カフェエスタシオンなどの喫茶店は、鉄道利用者や駅周辺のお客さまのために水道、ガスが不通の中、たいへんな苦勞をして開店、しかも、被災地ということで、普段より値下げして営業、非常に喜ばれたという。

このような未曾有の混乱の中、それぞれの店舗のみなさんが、たいへんな努力を払ってなんとか営業を継続されたことは、お客さまのニーズを第1とし、タイムリーなサービスを提供することが、いかに大切かということを再認識したといえる。

再開準備チームはその後、鉄道開通予定日、復旧工事の進捗状況、店舗の修復状況、商品搬入のタイミングなどをにらみながら、各営業者のみなさんと緊密な連絡をとり、1日も早い開店準備に努めた。そして、4月8日の全線復旧日には、一部の駅ビル、ショッピングセンターを除き、ほぼ全店開店にこぎつけることができた。これも常に「お客さま本位のサービス」を心がけている営業者の皆さんの並々ならぬ努力の賜物と感謝している。

高架“上”の開通支えた“下”…

本社・開発事業本部 福島 正行

17日未明の、あの激震によって神戸の名所として知られる三ノ宮・元町間の高架下商店街も大きな被害を受けた。この間の高架を支える高架柱380本のうち、実に280本がなんらかの補修が必要になった。上を走るJR神戸線復旧に絶対欠かせない部分だ。

高架下の用地は神戸市、阪急電鉄、JR西日本開発への賃貸部分と、個人への直接賃貸部分もある。そこには約300軒の商店、飲食店、一般住宅などがあつた。1店舗の延べ床面積は半坪から50坪までさまざまである。その建築年も終戦直後の昭和20年から、ごく最近改築したものまで、戦後史そのままである。

高架柱の補修工事は当面、2月20日に予定されていたJR神戸線上下2線の開通に向けて、まず、下り線が走る浜側高架橋から始められた。この部分は幸い高架下の建物を撤去せずに補修工事ができた。しかし、上り線の2線が走る山側高架橋は作業環境が狭隘なため、400mにわたって約110店舗の建物を一旦取り壊さないと、4月1日の4線開通に間に合わない、という苦しい状況になった。

われわれは補修工事を円滑に進めるため、高架下の権利者のみなさんにご理解していただけるよう、事情を丁寧に説明、頭を下げ歩いた。そんなうちにも時折、余震が襲ってきた。ほこりと寒さの中で調査や立ち会いを続け、わずか1週間で70店舗のみなさんの家財道具などの搬出作業を完了した。非常時でなければとてもかなわぬことだった。

予定どおり線路は復旧できたが、そのあともわれわれの仕事は店舗の復旧、権利者との補償交渉…と多くの問題を抱えながら続いた。三ノ宮・元町高架下商店街の灯が1日も早く元どおりに点るようと、関係者一丸となってがんばった。

テレホンセンターで会社の窓に

本社・開発事業本部 北川 深雪

激変した環境の中で、1本の電話で得られる情報がお客さまにとってどれほど大切なものか。阪神・淡路大震災後、全国のお客さまに被災地の正確な鉄道情報をお知らせするため開設された私たち「JR西日本テレホンセンター」は、文字どおり最前線の情報部隊でした。刻々と変化する現地からの報告を受け、復旧作業の状況と各種の交通情報全般に目を配りながら、朝7時から夜10時まで、全国から殺到するお問い合わせと向き合い続けた、張り詰めどおしの87日間でした。

私は1月23日、急遽、本社4階会議室に開設されたセンターのメンバーの一人として派遣されました。スタッフは日頃、お客さまと接することのない社員がほとんどでした。またお問い合わせの内容も、JR線ばかりか私鉄、船舶や道路にまで渡ることもあり、切迫しているお客さまのご要望にお応えする難しさ、責任の重さに毎日が緊張の連続でした。

言葉を尽くして懸命にお応えする私たちの素人ぶりに対し、不安な生活をされているであろうお客さまから、かえって激励や感謝などの暖かい心づかいをいただくこともありました。

87日間、一本の電話を通して、お客さまが真剣に当社と向き合ってくださっているという確かな手応えを得ることが出来たとともに、私たち社員一人一人が、お客さまと会社との接点であり、窓であるということを実感しました。そして、より「お客さまに近いJR西日本」が望まれているのだと痛切に感じました。

センターは「4月8日からJR西日本は全線開通いたしました。長い間、ご迷惑をおかけしました」という最後のご案内をし、4月19日、幕をとじました。センターでの仕事は臨時電話番号「06-371-6200」とともに、熱い思い出としていつまでも忘れられないと思います。

“カヤの外”でもできること

社員研修センター・総務グループ 中村 博明

社員教育を担当するセンターは、本来、事故や災害などの復旧作業に直接かかわる部門ではありません。いわばすべての現場から最も遠い存在なのです。それだけにあの震災の最中、次々と入ってくる驚くべき被害情報に、センターの社員95人は居ても立ってもいられませんでした。すぐにでも復旧現場に飛び込み、できることはなんでもやりたいという意欲と、このまま“カヤの外”に置かれ続けるのでは、という肩身の狭さが錯綜し、やりばのない焦りにさいなまれていました。組織の危急存亡に出番のないほどみじめなことはありません。センターに対する社内の目も、無言のうちに「なにかやる気はあるのかな？」といているように感じられたものです。

しかし、センター社員のそうした思いが、逆に自発的な行動として実を結びました。まず非常事態として研修を全面的に一時停止させた上、被災地の中心である神戸支社、本社に開設されたテレホンセンター、不通区間の輸送を一手に引き受けたバス代替輸送などに、センター社員を支援要員として派遣することにしました。毎日、緊張のかたまりとなってそれぞれの現場に向かう社員を、次々に送りだしました。

復旧現場支援以外にもやれることがありました。たまたま無傷だったセンター施設を活用、各地から支援に派遣されてきた社員の緊急宿泊先として名乗りをあげました。さらに、被災し、不自由な生活を強いられている社員家族に対し、センターの浴場と洗濯機を利用してもらうことにしました。ところが、浴場開放はアイデアとしては悪くなかったのですが、チラシ配布などで周知に努めたにもかかわらず、最初のうちはだれも来てくれませんでした。吹田市にあるセンターまでの交通費が問題でした。1人7～800円かかれば、家族3人で1回のフロ代が2,000円を超えてしまいます。こればかりは解決策もなく、毎日、入浴実績表を眺めてはタメ息をついていたものでした。それでも徐々に利用者が増えだし、帰りぎわに「気持ちよかったア。またお願いします」と笑顔でいわれた時など、本当にやってよかったとしみじみ思いました。

また、バス代替輸送の要員派遣では、当初、どうしても社員によって地理的条件の無理や夜間帯への片寄りなどが生じてしまい、その調整に多少の気苦労がありました。しかし、そんなことで不平、不満などいえない、との認識と理解が高まり、日が経つほどに支援態勢は順調に回転していったのは幸いでした。

どんな立場にあらうとも、かならず組織の一員としてのベストは尽くせる一。平凡ですが、それが復旧支援活動で得た結論でした。

復旧社員の“心の治療”忘れ…

大阪鉄道病院高等看護学園 竹田 潤子

地震発生から2週間経った2月1日朝、私たちは病院の救急車で神戸支社へ向かった。不眠不休で復旧作業にあたっている社員の診察と投薬が目的だった。被災者への救援物資を満載したトラックが行き交う大渋滞の中、優先して走らせてもらったおかげで2時間ほどで支社に到着した。社員のほとんどは現場に出ており、支社には交替で戻ってきた人と連絡調整を担当する人がわずかにいるだけだった。

診察のために設けられた部屋に訪れた人たちは口々に「なんか体がだるいんです」「喉が痛くて…」と、睡眠不足のうえ休みもなく、食事もカップラーメンなどのインスタントものという状態だけに、当然、予想された訴えばかりだった。簡単な診察のあと、うがい薬や風邪薬を渡した。幸いにしてすぐにでも病院へ運ばなければならないようなケースはなかったの、結局、私は血圧測定と医師が処方した薬を袋に詰める…という単純な仕事をしただけで終わった。

しかし、今になって考えてみると、看護職に携わる者として果たしてその役割を全うしたのだろうか、非常に疑問になっている。診察室を訪れた社員の人たちが訴えたのは、確かに目に見える症状でしかなかった。が、それはたまたま本人が自覚できたものにすぎず、それをはるかに上回っていたであろう心労や、無意識のうちに広がっていたストレスは計り知れないものだったろうと思う。こうした精神面の健康管理にまで目を配ることのなかった自分に歯がゆさを感じてならない。その時は気持ちが張っているから頑張れるが、復旧にある程度メドがついた段階で、もっと強い症状が出てくる可能性もあった。温かいねぎらいの言葉とともにそれを伝え、今後、いつでも力になれることを知らせて、せめてもの安心感を持ってもらうべきだったと思う。過酷な復旧作業に耐え、社員が会社の危急に立ち向かっているのと同様、それが看護婦としての使命だったはずだと、いまさらながら悔やまれてならない。

大震災で再認識されたローカル鉄道

神戸支社・加古川鉄道部長 坂根 久美

加古川線は踏切警報機の故障、駅舎の屋根瓦の落下などの被害がありましたが、管内運転中の4本の列車は難をのがれました。地震直後に非常招集を行い、管内の線路点検を実施し、午前11時過ぎには点検整備を終了しました。そして安全確認列車を走らせ、激震地周辺では最も早く運転を再開しました。JR神戸線のただならぬ被害が判明したため、加古川線迂回のお客さまが集中されることを見越し、支社と打ち合わせ列車の増結と臨時列車の運転計画をたて、乗務員・車両の広域手配をするとともに、軌道の補強、ホームの改良などを進めました。

1月23日から大阪方面への迂回ルートとなった加古川線は、予想どおりお客さまが殺到、ピークの29日には輸送人員が1万7,800人に達しました。親類、縁者を気遣い、リュックを背負い、水・食料を持ち、時にはフトンやコタツまで持ち込まれたお客さまの姿を私は一生忘れません。早く目的地へお着きくださいと、祈る気持ちで満員列車を見送りました。

その後もさまざまな輸送力強化策に努めたのはもとより、到達時間の短縮を図るため谷川駅に特急を臨時停車させるなど、山陰線との接続改善を行い、加古川～大阪間の所要時間を大幅に短縮しました。支援社員と一体となって続けたこの迂回輸送によってお客さまをはじめ、沿線の市、町当局が鉄道の持つ定時運行、大量輸送力面の優位性について改めて再認識されました。兵庫県の緊急インフラ整備計画でも「加古川線の電化」の声が高まってきました。

これからも加古川線の利便性の向上を図り、より多くのお客さまに利用していただくよう、活力のある路線にするよう頑張りたいと思います。

救援輸送のトラックで駆けつけ…

米子支社・総務企画室 下垣 洋司

震災の被災状況が甚大なものであることが判明し、米子支社では急遽、神戸支社に対し救援物資輸送を行うことになりました。私はその輸送隊の一員として20日午後9時、トラックで米子を出発しました。荷台にはパン500個、インスタントラーメン5,000食、ゴハン一斗、インスタントコーヒー500杯、番茶10袋などの食料品や飲料水をはじめ、この他、カセットコンロ20セット、単一乾電池1,000個、自転車4台、使いすてカイロ1,000個、など急場に考えられる限りの物資がぎっしりと積まれていました。その多くは非常時対策として支社が備えていたもので、それが現実に役立つとは思いませんでした。

いまだ余震が続く中、現地に行くとなって、正直なところ不安がなかったわけではありません。しかし、被災した現地のことを思えば、一刻も早く救援物資を届けなければと心ははやりました。

トラックは米子道から中国縦貫道に入り、吉川ICから緊急車両道路を進みました。すでに日もとっぷり暮れ、通る車もない上、街灯もつかないため、ヘッドライトが照らす暗闇は不気味そのものでした。

六甲トンネルを抜け神戸市内に入ると、パトカーの赤ランプが闇にあふれ、焦げ臭い空気に包まれました。そしてビルはサイコロのように転がり、高架は倒壊寸前と、まるで終戦直後の焼け跡同然の光景に思わず息をのみました。

崩れかかった高架をくぐり神戸支社に到着しました。ここでは復旧に駆けつけた多くの社員が、全員泊まり込み態勢でとびまわっていました。手早く積み荷を降ろし、無事、引き渡しをすませました。「道中はどうでしたか」「ご迷惑をかけます」「助かります」と緊張の中にもたいへん感謝されました。

トラックが神戸を離れるにつれ、あの頃の神戸は一体どこへ…と、脳裏に焼きついた信じられない現実と、一刻も早い復旧への祈りが交錯するばかりでした。そして米子支社として何をすればいいのか、自分自身どうすればいいのか…。そんな思いにさいなまれながらトラックに揺られていきました。

7 社員150人の三二証言



「5時46分」の証人。崩壊した芦屋駅で

激震!! その時私は…

● 1 運命の1995年1月17日午前5時46分、あなたは何をしていましたか？

- 当然ながら大半の社員が就寝中だった。30人が列車の車中や作業場で勤務中、または出勤途中だった

● 2 その瞬間、何を考えましたか？

○ <家にいた社員>

- 「家具が倒れ、天井が落ちた。家の下敷きでこのまま死ぬのかと思った」
- 「生命に危機を感じた。揺れが収まるのを待つだけだった」
- 「頭の上に何も落ちてこないことを祈った」
- 「フトンにもぐって、ワァーと悲鳴に近い声をあげていたようだ」
- 「この世の終わりかと思った」
- 「このまま死んだら、田舎に残した家族はどうなるのかと思った」
- 「家内を助けなければと思った」

○ <勤務中の社員>

- 「上下に大きく揺れた。指令室におり、列車をすべて止めなければと思った」
- 「電車を運転中で地震とは思えなかった。パンタグラフから火花がとんだので、架線が切れたところへ突っ込んだと思った」
- 「電車で出勤途中、変な揺れを感じ、レールの状態が悪いのかと思った。その直後、大きな横揺れと縦揺れが3、4回続き、脱線するのではと身構えた」

● 3 その直後、どう行動しましたか？

○ <家にいた社員>

- 「上半身だけは起き上がったが、暗闇の中でただ地響きと食器の割れる音を聞いているばかりだった」
- 「家内と自分に倒れかかっているタンスを支えていた」
- 「家具が倒れてきたが、下手に動かない方がいいと思い、フトンを頭までかぶっ

てじっとしていた」

「寝室を出たところで立ちすくんでいた」

「すぐ石油ストーブを消し、ガスは使っていないなと考えた」

「横に寝ていた長男に覆いかぶさり、妻たちに地震だ、テーブルの下に入れ！と叫び、声をかけ合いながら、揺れの収まるのを待った」

「隣に寝ていた4歳の次女の上にかぶさり、その向こうの長女（8歳）にフトンにもぐれ！と叫んだ」

「すぐ妻子を1カ所に集め、フトンをかぶせた」

「隣の子供たちに、大丈夫か！足を切るから動くな！と叫ぶのが精一杯だった」

「横の6畳間に妻と寝ていた長女（小2）にフトンをかぶせた。直後に本箱の下敷きになり、割れたガラスが降りかかってくるが、動けなかった」

「本箱と本の下敷きになったまま、揺れが収まるまで立ち上がれなかった。隣の部屋から長女の悲鳴が聞こえ、家族の安否を気にしながら、這い出すのに夢中だった」

○＜勤務中の社員＞

「思わずしゃがみこんだ。電柱が自分の方に倒れてきそうで、身構えた」

「何もできず、ホームに立っているお客さまや、ホームの状態、電車の様子を見ていた」

「架線が揺れているため、所定の速度より大きく速度を落とし、入駅した」

「中腰になって無意識のうちに信号制御盤を押さえた」

●4 揺れが収まったあと、どう行動しましたか？

○＜家にいた社員＞

「家族全員（妻子5人）の安否を確認して、タンスのない部屋に全員が集まって夜明けまで待機した」

「とにかく外に出て、周囲の状況を見た」

「懐中電灯を探したが、地震でどこかへすっ飛んでしまい、保管していた場所になかった。誰かが外で車のライトをつけたらしく、うっすら明るくなったが、暗い中でやっとのことでガスの元栓を閉めた」

「書棚の割れたガラスで頭を血だらけにした長男が気絶、助けを呼んだが返事がなかった。外に出ようとしたが、家具が出口をふさいで出られず、隣の家から出

してもらい、病院へ車でかけつけた。しかし、道路に大きな亀裂があったり、倒壊した家屋にはばまれ、途中から息子を背負って歩き、頑張れよと声をかけながら病院へ急いだ」

「上の娘（大学2年）に声をかけたが返事がない。手探りで娘の寝ているところへいくと、フトンの上にタンスや収納ケース、鏡台がかぶさっており、うめき声が聞こえたので助けだした。外に出るため倒れた家具を押しつけて床に散らばるガラス片を踏まぬよう、フトンを床に敷ながらやっと玄関にたどりついた。戸外はまだ暗く、懐中電灯を探し出せるような状態でなかった。幸い、車のキーが見つかったので車の中でパジャマ姿のまま夜明けを待った」

「道路からガス漏れが発生、付近の住民に火を使わないように注意してまわった」

○＜勤務中の社員＞

「運転士として電車に乗務中だった。琵琶湖線瀬田駅に停車していたが、車掌と相談、上下の列車の動きを確認後、最徐行で発車した。が、その直後に“地震発生、走行中の列車はすべて停車せよ”との一斉指令無線を受け停車、その後の指示を待った。乗り合わせていた社員2人が運転席にかけつけ、協力の申出があった。相当時間が経過したところで、お客さまから駅まで後退し降ろしてほしいと言われた。指令に連絡をとると、駅と打ち合わせてお客さまを誘導できる体制が確保されれば、降車誘導してよい、との指示を受けた。地震から1時間20分ほどしてお客さま全員を駅まで誘導。その後、運転台に戻り、車両を監視。午後4時半すぎ、安全確認列車として運転した」

「米原列車区で当直助役として乗務員の点呼中だった。指令とは連絡がつかなかったが、その後、全列車抑止の一斉無線放送があった。宿泊中の多数の乗務員が起きだしたので、待機するよう指示した。その後は非常招集や指令をはじめ関係部門との連絡、運用変更の処理、建物の被害点検などに忙殺された。安全確認列車以降のダイヤ確保のため、ほとんど徹夜仕事が続き、22日まで帰宅できなかった」

「スキー列車『シュプール妙高・志賀2号』に乗務中で、大阪駅で発車待ちだった。地震の揺れが収まってから車内のお客さまの様子を見回したが、意外と平静だった。車内放送で当分運転できない旨を伝え、ホームの運転事務室にいった。車内放送が不能になったため、少しでも情報が入ると各車両をまわって口頭でお客さまに説明した。暖房が切れ寒さが厳しくなったため、お客さまを寝台車にご案内、交替乗務員がくるまで列車監視と情報の伝達に努めた」

● 5 その後、その日はどう過ごしましたか？

○＜家にいた社員＞

「妻が頭にケガをし出血、タオルを当てるだけしかできなかった。その後、病院へいき、7針縫った」

「夜明けまで車の中で過ごし、昼ごろ病院にいて自分の胸部打撲と子供の足の切りキズの手当てをした。ひんぱんに余震がきたため家に入れず、車の中でその晩も過ごした」

「寮生の安全の確認をし、建物内外の危険物を整理した。その後、近くで生き埋めになっている人の救出にあたった」

「夜が明けてはじめて被害の大きさを知った。被災者から救援を求められたこともあって、住吉寮で待機していた寮生全員で、日没まで倒壊家屋に閉じ込められていた人たちの救出活動を続けた」

「安否の確認ができなかった両親の家に車ででかけ、無事を確認。近所で火災が起きたため、その消火を手伝った」

「火災があちこちで発生、寮の前の工事現場跡へ避難したが、夕方になって火がガソリンスタンドに接近したため、須磨区役所に避難場所を変えた」

「近くの小学校へ避難した。校庭の鉄棒の下にダンボールを敷き、テントを張って家族4人と同じマンションの夫婦の6人で2晩過ごした。寒くて眠れず、一斗カンをストーブがわりにし、倒壊家屋の廃材を燃やした。すぐ隣まで火災が迫まり、消火ホースをひっぱり出して準備したが、水が出ず非常に不安だった」

「家族を近くの公園に避難させ、同じ社宅に住む実弟、友人の安否を確認し、生き埋めになった人を救助した。午後から必要なものを取りに家に入ったが、夜は近くの空き地にテントを張り、2晩過ごした」

「家族の無事を関係箇所に連絡、職場に指示をあおいだ」

「西明石駅長室へいき待機、駅施設の被害状況を点検した。JR電話で本社に連絡後、いったん社宅にもどり、屋上の水タンクやポンプ室などをチェックした」

「近くの新幹線の橋桁が1mほどずれていたため、西明石新幹線保線区に連絡。他にも損壊がないか、3kmほどを自転車でもわり、損傷の位置、概況を調べ、写真にとって保線区へ出向いた。そこから職場に連絡した」

「部屋の整理を簡単に済ませ、甲子園口駅の支援にでかけた。西ノ宮駅の支援者が手薄とのことで、3人でそちらに回った。脱線した『シュプール白馬・梅池8

号』のお客さま60人があちこちに分散して休んでおられた。近くの市場でバナナを買い、お客さまに食べていただいた。脱線状態を調べ、状況図を本社にFAX送信しようとしたが、できなかった。その後、電話がつながり、本社の運行管理室長と神戸支社安全対策室長に脱線の状況を報告した。夕方、甲子園口に移動、夜間は交替で駅につめることにし、23時すぎ帰宅した」

● 6 今回の地震で得た家庭での教訓は？

* 非常時のために用意しておくべき物

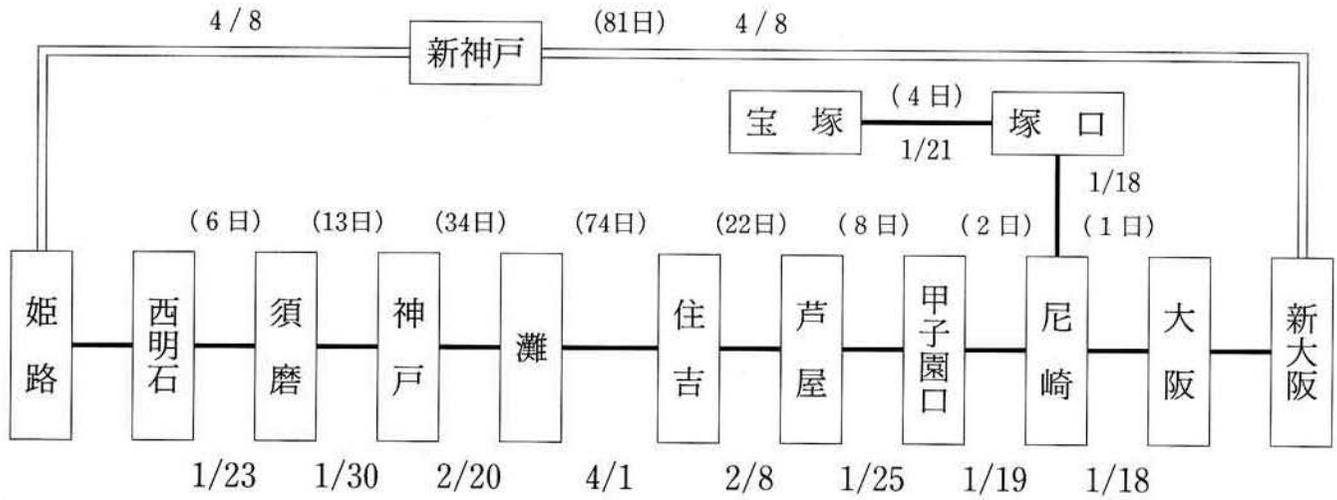
- ・ 電池、携帯ラジオ、懐中電灯
- ・ 非常食（餅、ビスケット、カン入り茶、水）
- ・ ポリタンク（1日分の水を入れておく）
- ・ 服（普段着と外出着を身近に）
- ・ 靴下、軍手、スリッパ（安全に行動するため）
- ・ 毛布
- ・ 車のキー（仕舞い込まず吊っておく）
- ・ メガネのスペア（ひとつは安全な場所に、いまひとつは枕元に）
- ・ 携帯ガスコンロ、ボンベ

* してはならないこと、しておくべきこと

- ・ 寝室にタンス類を置かない
- ・ タンスの上にものを置かない
- ・ 家具類は固定する
- ・ フロの残り湯は捨てない（トイレの流し水に使える）
- ・ 自転車と工具類の常備（斧、ノコギリ、車用のジャッキなど）
- ・ 高価なもの、割れやすいものは箱に入れて収納する
- ・ 大事なものはまとめておく（地震後の家の中は自由に歩けない）
- ・ 車があれば、一部非常時用のものを入れておく
- ・ 車のガソリンは半分になったら満タンにしておく
- ・ 最寄りの警察、消防署の電話番号を控えておく（110、119番は非常時にはつながらない）
- ・ 頭部を守り、じっとしていることが一番安全。ほんの数秒でタンスや棚からものが落下したり、ガラスが破損したりするので、下手に動くのは危険

参考

全線開通までのあゆみ



※ 日付は、開通日を示す。また、()内は、地震発生から復旧までの日数を示す。

—— 新幹線
 —— 在来線

冬晴れの六甲道で

ろっこうみち

中澤 一弘

震災1周年から1週間ほどたったある日の午後、私はJR神戸線で最も被害の大きかった六甲道駅へ赴いた。被災地に足を踏み入れるのは初めてである。寝食を忘れて復旧にあたった社員たちの200編近い証言を読み終え、自分なりに固めつつあった震災とその復旧イメージの、いわば総仕上げのつもりだった。

大阪駅から西へ向かった各停電車の車窓に額をくっつけ、震災の痕跡を求めながら抜けるような冬晴れの街並みに目をこらした。西ノ宮あたりからブルーのシートで覆われた屋根がポツポツと現れた。それが芦屋を過ぎるころになると明らかに様相が変化した。六甲の中腹から線路際までびっしり埋め尽くされた住宅地に、新、改築中の家々に混じって、植木だけを残したさら地が白々と点在するようになった。線路脇のところどころには鉄筋をむきだしにして折れた電柱や、赤錆びた架線の束が集められている。道床にまかれたバラストも赤茶色に古びた部分と、投入間もない白味の勝る部分が斑模様を描き、当時の惨状をかすかに伝えていた。



高架上の六甲道駅ホームは開業したての新駅そのもので、閑散とした昼下がりの、身を刺すような寒風の中でなにもかもピカピカに光っていた。爆撃を受けたような震災の地獄図をしのぶものは構内のどこにも見当たらない。が、こざっぱりとしたたたずまいと静けさの背後に、震度7の徹底的な破壊がそっくり塗りこめられているように映る。改札口に若い駅員がポツンと立っていた。その胸のネームプレートに「F」とあった。彼だな、と軽い親近感を覚えた。震災当日、この駅で被災した状況をリアルに伝える彼の証言を思い出した。

駅の海側に隣接するテナントビルの内部は人影もまばらで、大半の店は鎧戸を降ろしたままだった。定休日かと思ったがそればかりではあるまい。駅前にプレハブ小屋で営業中の食堂に入った。60代の夫婦がベニアの床をきしませながら、作業服姿の4、5人の客をさばっていた。近くのビルにあった元の店は原形をとどめぬほどに破壊され、その改装資金のあては全くないという。「ほかに仕事もないし、ここにもいつまで居られるか…」。力なくつぶやく主人の背に正体のない空腹感が募り、ラーメンに玉子丼を追加してしまった。

私に地震の力を初めて現実として突きつけたのは、テナントビルの東側を走る道路の四つ角の光景だった。古びた瓦ぶきの2階家が道路側に無残に押し潰されたまま、

指一本加えられた様子もない。隣の4階建ての病院にも沈黙が居座っていた。その側壁に深々と刻まれたX字型の亀裂が、地に伏した2階家を介添人のように見守っている。この一角だけが1年前の午前5時46分で時が立ち尽くしているようだった。



道路が山側に伸びた先に、当日の激震で崩壊したJR神戸線のガードが口を開いていた。JR西日本の井手社長が地震直後に最初につけた場所だ。鉄道マンの技術に対する誇りをその一撃で叩き潰した自然の猛威を前に、しばし自分の、人間の小ささに打ちのめされたという。が、同時に敢然と復旧への闘いの決意を固めた地点でもある。

しばらくそのガードを見上げていた。そしてゴーゴーと通過する電車の力強い振動に身を包まれながら、JR西日本の社員たちが熱い闘いの日々を綴った証言を、胸の中で1ページずつめくった。

あしがき

阪神・淡路大震災により被災した当社の鉄道の復旧についての公式記録である「鉄道復旧記録誌」に引き続き、地震の瞬間に就業していた社員や現場で実際に復旧作業やお客様との応対に携わった社員個々人の行動や思いを記録した“証言集”を発刊することができた。

本書の編纂にあたっては、数多くの社員から沢山の手記をいただいたが、最終的には100人の社員に代表していただいた。社員諸氏のご協力に厚く御礼申しあげるとともに、すべての手記を掲載できなかったことのお詫びを申しあげる。

また編集作業にあたっては中澤一弘氏及び交通新聞社の方々に格別のお世話になった。深く感謝の意を表する次第である。

平成8年2月

西日本旅客鉄道株式会社
阪神・淡路大震災記録専門委員会
委員長 原 和安

阪神・淡路大震災 鉄道復旧記録誌

社員100人の証言

(非売品)

平成8年2月発行

監修・発行

西日本旅客鉄道株式会社

大阪市北区芝田2丁目4番24号

電話 (06) 375-8979

編 集

株式会社 交通新聞社

東京都千代田区丸の内3丁目4番1号

新国際ビル910号

電話 (03) 3211-8415

印刷・製本

日本写真印刷株式会社
