

## 交通網の復旧

### 陸路はズタズタ、もしもラッシュ時だったら……

高速道路は高架が途中でポッキリ折れたように崩れ落ち、鉄道の高架橋は落ちて線路はグニャグニャ。橋脚や支柱は亀裂が入り、駅舎はグシヤリとつぶれた……。

現代技術の粋をかけてつくられた大都市交通網も、自然の大きな破壊力の前にはあまりに無力だった。地震発生直後の神戸の町は、まるで映画のゴジラが手当たりしだいに踏みつぶし、巨大な手で無造作に払ったかのようで、その日、すべての交通機関が破壊されてマヒ状態に陥った。

以後、地震発生から1カ月間をダイジェストで追ってみた。

#### 被災から1カ月間/動かない電車

##### <1月17日>

交通手段のすべてがストップ。人々はこの日から歩くことを始めた。「動かへんものを待っていてもしゃあないわ」と買い出しの大きなリュックを背負って歩いて行く人々の姿があちこちで見られた。自転車やミニバイクも主要な交通手段として大活躍する。

道路は、幹線も一般道路もどこも大渋滞。緊急の救助や救援関係の車も渋滞に巻き込まれて動きが取れなくなり、大きな影響が出た。

大阪と神戸を結ぶ交通手段は海上ルートのみ。

##### <1月18日>

神戸市地下鉄などの一部が運転再開。依然として道路はひどい渋滞。

##### <1月19日>

阪急宝塚線や神戸電鉄の運転再開。宝塚駅では梅田方面への利用客が平常の3倍を超える。

##### <1月20日>

JR 東海道山陽新幹線「京都-新大阪」間が開通。

幹線道路ではようやく一般車の交通規制が始まる。

##### <1月23日>

JR、阪急、阪神が不通の「西宮-神戸・三宮」間で代替バス運行を始める。月曜日のため、この日から出勤を始めた人々も多かった。運転している路線を乗り継ぎ、不通のところは代替バスに乗ったり歩いたりして会社まで。どの路線も満員で、往復だけで数時間。皆グッタリした顔で避難所に戻ってきた。

##### <1月25日>

阪神高速環状線と名神高速道路上り線の豊中-吹田間がほぼ8日ぶりに全線開通。これで、ようやく大阪府南部や東部から大阪市中心まで、ほぼ高速道路だけで行けるように。

##### <1月26日>

阪神本線「甲子園-青木」間、武庫川線開通。地震発生から10日目の26日、今回の地震で最も多くの犠牲者が出た東灘区に震災後初めての電車が走った。

##### <2月16日>

神戸市営地下鉄が全線開通。

「大阪-三宮」間が代替バスを使わずに、電車だけで行き来できる

ようになったのは、震災から34日目の2月20日のことだった。

#### 1カ月目/各社難航する復旧作業

地震発生から1カ月たった2月17日、交通機関の一部は開通したものの、依然として多くの道路や鉄道は寸断されたまま。まだ開通時期の見通しさえたっていない所もあり、復旧には長期戦が予想される。復旧のための費用も巨額で、運輸省の試算では、鉄道関係で3530億円、道路関係は阪神高速道路公団分だけで5000億円と見積もられている。

主な各社の1カ月目の現状を見してみる。

##### <JR西日本>

「大震災は、無駄遣いと批判されても200%安全なものをつくってきた国鉄時代の経験を、軽々と超えてしまった」。

被災直後、JR西日本の井出正敬社長は苦渋に満ちた表情でこう語った。山陽新幹線の「新大阪-姫路」間では、高架橋が8カ所で落下し、708本もの橋脚や支柱が損傷。その損害予想額は約490億円。運休が長引けば当然その分収入が減り、赤字転落もしかねない。95年度内に上場を目指していたJR西日本にとって、今回の大震災は大きな痛手となった。

2月17日現在、不通になっている山陽新幹線の「新大阪-姫路」間の復旧は、当初の見込みの6月より1カ月ほど早まり、ゴールデンウィー

ク明けの5月上旬になる見込み。

##### <阪神電鉄>

「どこから手をつけていいやら……、手の施しようがない状態です」。

被災5日目の記者会見で、私鉄最大の被害を被った阪神電鉄の西川恭爾取締役工務部長は、泣きそうな声でこう言った。

「御影-西灘」間で高架橋が延べ3km崩れ、車庫内で将棋倒しになった保有車両314のうち126両が被害を受け、70両が修理不能。しかも高架下には約200のテナントが入っており、その交渉も難航が予想されるため相当時間がかかるもよう。仮に同意を得たとしても、狭い側道にどうやって大型機械を入れるのかなど、頭痛の種は尽きない。

2月17日現在、大阪から神戸市内までつながり、3月1日には「西灘-新開地」間の運転も再開する予定だが、「御影-西灘」間の復旧のメドは今だについていない。

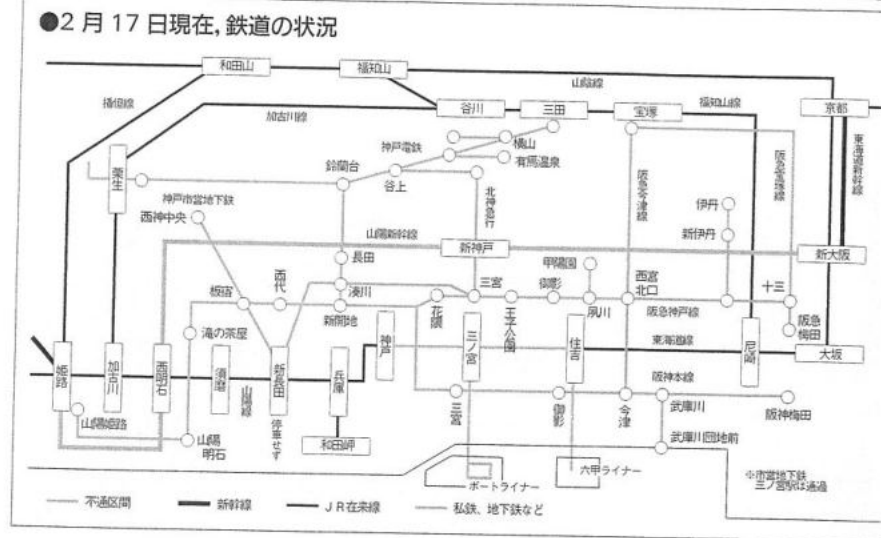
##### <阪急神戸線>

「修理は、新線の建設と同じこと」。阪急電鉄の山口益生常務は、1.6kmにわたって高架部分が崩れ落ち、支柱約500本が倒れたり亀裂が入ってズタズタにされた区間の復旧をこう表現した。この「西宮北口-夙川」間の「修理」が終わり、全線が開通するメドは8月末だという。

##### <神戸高速鉄道>

「世界でも例のない激しい被害だった」。

ホームの天井がV字形に崩れ落



ち、「地下鉄は地震に強い」という神話を打ち砕いた。地下の大開駅を視察した運輸省鉄道施設耐震構造検討委員会の松本嘉司委員長は、今回の地震の威力のすさまじさに驚いた。

2月17日現在、従来の耐震研究結果のすべてを超える現実に、まだどうやって修理すべきかの復旧工法すら決まっていない。

##### <神戸新交通システム>

神戸市と結ぶ1本しかない橋、神戸大橋のあちこちに亀裂が入り、一般道路との段差ができたため車両の通行が全面禁止。19日には車両通行が可能になったものの、ポートアイランドと神戸市中心部を結ぶ唯一の公共交通機関であるポートライナーは2月17日現在、まだ不通になったまま。落下したり傾いたりした橋脚211基のうち34基、橋りょう213のうち31橋の復旧作業が難航している。

一方、JR住吉駅と六甲アイランドを結ぶ六甲ライナーは、橋脚164基のうち20基、橋りょう143のうち18橋が同様の被害を受けた。

両線とも運行再開見込みは8月

で、ポートライナーの方が全線復旧するのは今年度末になる見込み。復旧費用はポートライナーが約120億円、六甲ライナーが約90億円。

##### <阪神高速道路>

被災前は1日約18万台が往来していたという神戸線。橋げたが635mにわたって倒壊し、神戸、西宮市内計5カ所で落橋するという大きな被害を受けたため、「動脈」の復旧には「相当の時間がかかる」もよう。被害が特に集中した武庫川以西約28kmの区間では、橋脚1175本の半数あまりが損傷を受け、そのうち約150本は撤去の必要があり、2月17日現在、その約4割の撤去を終ったところ。同公団幹部によると全面復旧までには「2、3年がかりの長い道のりになる」。

\* \* \*  
今回の地震で不幸中の幸いとも言  
うべきことがひとつあるとすれば、  
それは地震発生時刻がラッシュ時刻  
ではなかったことである。

「もし、ラッシュの時だったら……」。多くの交通関係者が口にしては青ざめた言葉である。