

■ 地震に遭って考えたこと



服部 修一*

昨年3月11日の大地震に前任地の盛岡で遭遇した。停電した暗いビルの中で、非常用電源につないだTVに職場の多くの同僚が釘付けになった。とりわけ津波の映像は衝撃的であった。被害に遭った沿岸部に家族がある者が少なからずあり、安否を確認するすべもなくただ画面を食い入るように見つめていた。

盛岡市内では、目だった被害はなかったが、停電が長引き、コンビニで電池を買おうとしたが売り切れ、陳列棚の水、食料品も残っていない。ガソリン、灯油も買えなくなった。ガソリンを求めスタンドまで徹夜で並ぶ車の長い列があちらこちらに出現した。

3月15日沿岸部で孤立した集落を救うための道路の復旧（櫛の歯作戦）がおおむね完了した。

18日、秋田新幹線が運転再開した。車内は救援物資を担いだ人たちがさながら終戦直後の買出し列車のようであったという。

18日ガソリン・軽油を積んだ貨物列車が、根岸製油所を出発し、日本海沿いに北上し、青森を経由して盛岡貨物ターミナルに19日夜到着した。

これら関係者の努力によりようやく日常生活を取り戻す希望の光を感じることができた。幹線道路・鉄道はライフラインであるをつくづく感じた。

経済学者の宇沢弘文氏が「社会的共通資本」（岩波新書）という概念を提唱されている。社会的共通資本とは「一つの国ないし特定の地域に住むすべての人々が、ゆたかな経済生活を営み、すぐれた文化を展開し、人間的に魅力ある社会を持続的、安定的に維持することを可能にするような社会的装置」と定義され、具体的には「大気、森林、河川、水、土壌などの自然環境、道路、交通機関、上下水道、電力・ガスなどの社会的インフラストラクチャー、教育、医療、司法、金融制度などの制度資本」とされる。

われわれの住む日本列島は地震にかぎらず、台風、

火山噴火、豪雪など実に災害の多い地域である。理科年表を繰ると、終戦直後の枕崎台風から1959年の伊勢湾台風まで、千人以上が犠牲になった台風・豪雨災害が7回もあったことがわかる。それ以降犠牲者数は激減し、100人以上の災害は1983年7月豪雨が最後となった。

これは、堤防・ダムなどの治水施設の整備、気象予報技術の進歩、報道・通信の発達などいろいろな「社会的共通資本」が蓄積されてきたことの賜物であろう。

これらの蓄積は、「信玄堤」や「利根川開鑿」などの例にもあるように、近代になる以前からの長期にわたる先人の努力の成果であり、それを享受している現在のわれわれが後の世代のための努力を怠ってよいという理由はない。

宇沢氏は「社会的共通資本の管理、運営は決して、（中略）市場的基準にしたがって行なわれるものではない。」と述べている。櫛の歯作戦を可能にした道路は決して市場的基準で作られたものではなく、櫛の歯作戦実行者も、貨車でガソリンを運んだ人たちも、市場的基準すなわち私利私欲で行動したのではないだろう。

われわれは「明日の交通網を支えるPC橋」の建設・維持管理を通じて共通的社会資本の充実を担っているのだが、そのような人々に対して、宇沢氏は次のように述べている。「社会的共通資本の管理を委ねられた機構はあくまでも独立で、自立的な立場に立って、専門的知見にもとづき、職業的規律にしたがって行動し、市民に対して直接的に管理責任を負うものでなければならない。」

われわれ技術者は、市場原理的に行動するのではなく、専門的知見と職業的規律にしたがって「明日の交通網を支える」努力をしてゆく使命があると考えている。

* Shuichi HATTORI：（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構 鉄道建設本部 設計技術部長