

仲間を支え、皆で助け合うCSR

—阪神・淡路大震災のあの時

神戸を中心に大きな被害をもたらした阪神・淡路大震災から20年。その時、直ちに展開した被災救援活動を、CSRの観点から振り返ります。

直前に空を立ち上る不思議な雲が湧いたとも、動物園の獣の様子がおかしかったとも伝えられる。しかし、それは後の話であって、その日の明け染めの空は、白い月が残るいつもの空だった。1995（平成7）年1月17日5時46分、神戸の街は観測史上初となる震度7の激震に見舞われた。

● 阪神・淡路大震災（平成7年兵庫県南部地震）

1995年1月17日5時46分、淡路島北部の北緯34度36分、東経135度2分、深さ16キロメートルを震源とするマグニチュード7.3の地震は、神戸市と淡路島の一部で震度7に相当する揺れを発生させ、東北地方南部から九州地方にかけての広い範囲で有感を記録した。総務省消防庁の統計によれば、この地震による被害は、死者6,434人、行方不明3人、負傷者43,792人、住家全壊104,906棟、住家半壊144,274棟、全半壊7,132棟にのぼる。当社関係では、関係会社の社員家族に1人の犠牲者が出た。



後藤氏、山本氏、小島氏

■ 死を覚悟した一瞬

「最初ゴゴゴという地鳴りがあって、それからいきなりドーンで、もう上下動ですよ、パイプのベッドから身体が宙に浮く感じで。起きることもできず、布団をかぶるのが精一杯でした」

阪神電鉄住吉駅に近い神戸出張所の社宅（当時）で地震に遭遇した加藤英一（現・車輛営業部 受渡課 課長）は、前夜はなぜか外出する気になれず、部屋で少し酒を呑んだだけで就寝していた。

「大きな揺れが3回あったと思います。2回目か3回目の揺れの時、ガシガシガシガシと何かが壊れる音がしました。柱が折れ始めたかと思って、もうこれで死ぬかもしれないと覚悟しました」

しかし基礎が深く打ち込まれた建物は倒れなかった。揺れが収まると、どこからか悲鳴のような声が聞こえてきた。真っ暗闇の中で枕元の服を手探りで探し替えると、部屋の外へ出た。ドアを開けて、…息を呑んだ。「周囲は長屋のような家並みだったんですが、それがみんな潰れてしまつて…。揺れの最中に聴こえた音は、家々が倒壊する音だったんです。」

■ ミナト神戸が崩壊

当時の神戸出張所長だった後藤佐一（現・フジトランス ライナー 内航営業課）は兵庫区の自宅に居た。新築したばかりの自宅は幸い被害は免れたが、停電で電動シャッターが開かず、8時頃ようやく車を出すことができた。

「ところが街はあちこちで火の手が上がっていたり車が数珠つなぎで、なかなか走れる状況ではなかった。迂回に迂回を重ねて、ようやく第4工区の事務所に着いたのは午後の2時頃だったでしょうか。行ってみると、事務所は15度ほど傾いてひどい状況でした。幸い積み荷（自動車）はほとんど船に積み込んであって助かりましたが、岸壁がガタガタになった様子を見て、これは復旧には時間がかかるぞと思いましたね」

当時の神戸出張所では、関西地区の自動車メーカーからの依頼を受け、新車を運搬船へ積み込む業務が多かったが、それが震災で不可能になったとなれば、急遽対策を打つ必要がある。後藤は加藤ら部下の安否を気遣いながらも、暗たんたる思いでひび割れた岸壁を見つめた。



▼ 震災翌日の新聞紙面



▲ 社内報に掲載した活動報告

■ 情報も流通も寸断されて

言うまでもなく神戸は日本の大都会。何が起ころうと、その情報はすぐに伝えられるはずだが、事実はそうではなかった。朝7時のTVニュースでさえ、大阪都心のコンビニエンスストアで棚から商品が落ちた様子を映す程度で、神戸の様子は報道されなかったのだ。神戸の深刻な被害が明らかになるのは、阪神高速道路の倒壊や各所で火の手が上がる様子が、ヘリコプターでとらえられてからだった。加藤は言う。

「ようやく使える公衆電話を探し当てて本社へ報告できたのは7時半頃だったと思います。通話時間も気にして慌ていたので、『岸壁が潰れてもう駄目です!』と叫ぶぐらいしかできなかったんですけども、本社側はどうもまだ様子がわかっていない感じでした。後で知ったのですが、その時はまだTVでも大ニュースになっていなかったんですね」

神戸の震度7に対して大阪は震度4。TVのキー局は大阪に集中するため、実況を伝えるのもまずは大阪からだった。大阪梅田から電車でわずか30分。「まさか神戸が」と大阪支店のメンバーも思っていたという。

山本邦夫（現・フジトランス ライナー相談役）は、武豊の自宅で長周期の揺れを感じ、地震が案外大きいと直感した。そしていつもより早めに出動し、加藤からの電話報告を受けた。

「『大変なことです』というわずかな連絡だったが、それ以後もう通信状態が悪くなって連絡が入らんようになりました。しかしTVで刻々と伝えられるところによれば、大変な被害が出ているのがわかった。宮下公隆（現・鹿児島船舶相談役）の指示ですぐに救援に行こうということになり、対策チームを立ち上げました」

伊勢湾台風の影響と復旧の経験から、食料など救援物資の一定の備蓄はできていた。それに加えて船食や水を入れるポリタンク、ガスコンロ、現金（支援金）などを急いで手配すると、山本は自ら救援第一陣のトラックに乗り込んだ。



加藤氏

■ 一刻も早く仲間のもとへ

山本と一緒にトラックに乗った小島啓右（現・フジトランス ライナーRTS推進チーム）は、当時はまだ珍しかった「携帯電話を4台持たされた」ことを覚えている。「とにかく情報が入らなかったですからね。ポリタンクに水道水を詰めて、それを2個ずつ缶詰や米などとセットにして配れるようにしました」

震災の翌朝出発した救援トラックは大阪支店を救援拠点に決めて神戸へ向かったが、大渋滞のため現地への到着は夜になった。「従業員や関係会社の人達の住所を書き出してありましたから、途中、救

援物資を配りながら走りました。避難所へ避難していた人へも探し出して届けましたが、それは喜ばれました。不足分は大阪から次々補給するようにして、我々救援第一陣は約一週間、神戸の街を走り回りましたよ」（山本氏）

「電気が来ていなかったので高層マンションの十階へも階段で上り下りです。両手にポリタンクを下げて上りましたが、届けるとすごく喜ばれるので、それが励みになっていましたね。皆、疲れを忘れて、とにかく急ごうと必死でした。（小島氏）

道案内は加藤らが買って出た。神戸での拠点は後藤所長宅。救援活動と共に出張所の業務再開を敢行する必死の取り組みに、全員が一丸となった。



■ いのちと暮らしを守るCSR

加藤はあの朝、方々から助けを求める声を聞いたことが忘れられないという。近所の人達と協力して救出にあたったが、道具を持たない手作業では瓦礫<がれき>を除けるのにも苦労した。

救援トラックで走り回った山本にも苦しい思い出がある。放心した様子で飲んでたお婆さんから飲み水を求められたので、ボトルを与える。「どこでもいいからトラックに乗せていってくれ」と懇願された。座席を詰めて乗せたが、お婆さんはもう降りようとしなかった。救援に走り回らなければならなかったため、水を与え諭して降りてもらったが、今でも「あれからお婆さんはどうしただろう」と考える。もっとやれることがあったのではないかと、優しくできたかもしれない。

課題はまだある。しかしそれは可能性と同義でもある。伊勢湾台風の救護活動以来、会社は被災対策を安全活動の一環としてとらえ、食料備蓄や想定訓練を充実させてきた。東日本大震災の救援活動では神戸での経験を生かし、いち早く警察から道路通行許可証を受領して急行できた。また、大災害が発生した場合には（東北太平洋側に航路を有するRORO船社として）救援物資を自動車専用船で輸送する使命をも担っている。すべてのステークホルダーの生命と健康の維持に貢献することがCSRの大切な使命。だからこそ災害に謙虚に学び、万が一に備え、これからの防災に生かしていきたい。



宮下氏